

Strategie «Strassen und Plätze»

Interne Weisung

Mit Beschluss vom 7. November 2023 vom Stadtrat genehmigt (SRB 2023-362).

Stadtrat Wallisellen

Präsident

Stadtschreiberin

Auftraggeber:	Stadt Wallisellen
Projektverfasser:	S2L Landschaftsarchitekten BSLA SIA Herdernstrasse 66 8004 Zürich Jan Stadelmann Elisa Fomasi Daia Stutz
Projektteam:	Karl Stammnitz, Abteilungsleiter Tiefbau + Landschaft (Projektleitung) Michael Bänninger, Abteilungsleiter Gesellschaft Nils Hviid, Projektleiter Hochbau + Planung Sara Meinecke, Abteilungsleiterin Bevölkerung + Sicherheit
Projektsteuerung:	Philipp Maurer, Ressortvorsteher Tiefbau + Landschaft (Vorsitz) Jürg Niederhauser, Ressortvorsteher Hochbau + Planung Thomas Eckereder, Ressortvorsteher Bevölkerung + Sicherheit

S2L Zürich, Oktober 2023

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	4
2.	Konzeptionelle Grundlagen	5
2.1	Räumliches Entwicklungskonzept (REK)	5
2.2	Kommunales Gesamtverkehrskonzept	5
3.	Analyse	6
3.1	Geschichte	6
3.2	Äussere Landschaft	8
3.3	Innere Landschaft	10
4.	Strassen	12
4.1	Ziele	12
4.2	Kategorisierung	12
4.3	Stadtachsen	16
4.4	Erholungsrouten	17
	4.4.1 Werkzeugkasten	18
	4.4.2 Anwendungsbeispiele	20
4.5	Quartienetz	22
	4.5.1 Werkzeugkasten	24
	4.5.2 Anwendungsbeispiele	26
4.6	Knoten	28
5.	Plätze	30
5.1	Ziele	30
5.2	Kategorisierung	30
5.3	Öffentliche Plätze	34
5.4	Arealplätze	35
5.5	Mikroplätze	36
6.	Ausblick	37
7.	Abbildungs- und Quellenverzeichnis	42

1. Zusammenfassung

In einer sich verdichtenden Stadt wie Wallisellen werden Strassen und Plätze aufgrund des steigenden Nutzungsdrucks und der Abnahme von Freiflächen immer wichtiger: Die Gestaltung dieser Aussenräume beeinflusst massgeblich, wie sie genutzt werden. Eine fussgänger- und fahrradfreundliche Gestaltung mit attraktiven Aufenthaltsbereichen fördert Sicherheit, Interaktionen und Kommunikation. Strassen und Plätze werden zu wichtigen Lebensräumen für Menschen, Tiere und Pflanzen. Sie beeinflussen das lokale Stadtklima positiv, sie tragen zur Orientierung im Siedlungsgefüge und zu dessen Strukturierung bei und steigern entsprechend die Lebens- und Standortqualität in einer Stadt.

Die Strategie «Strassen und Plätze» ist das Rahmenwerk für die Entwicklung dieser Räume in Wallisellen. Sie schafft eine gesamtkonzeptionelle Betrachtung und die Leitlinien für die zukünftige Gestaltung, Nutzung und ökologische Funktion der Strassen und Plätze. Als themen- und disziplinenübergreifendes Ordnungsmedium stellt die Strategie bei künftigen Projekten, Konzepten und Arbeiten mit Auswirkungen auf den öffentlichen Raum eine einheitliche Haltung und Ausrichtung aller relevanten Akteur:innen sicher. Die Strategie trägt konkret dazu bei, dass der öffentliche Raum Wallisellens koordiniert und gezielt weiterentwickelt und qualitativ aufgewertet wird.

Wesentliche Erkenntnisse aus der Analyse

- Wallisellen hat mit dem umlaufenden «Grünen Ring» eine hohe landschaftliche und freiräumliche Qualität, die in der inneren Landschaft des Siedlungsgebiets noch keine adäquate Entsprechung findet.
- Die Stadt hat ein dichtes, jedoch wenig hierarchisches Netz an Strassen- und Platzräumen. Die Ausgestaltungen (Dimensionierung, Gestaltungsansatz und -elemente etc.) unterscheiden sich mitunter stark - teilweise auch innerhalb eines Strassenabschnittes.
- Die Charakteristika des nördlichen und des südlichen Strassen- und Wegenetzes sind sowohl bezüglich Funktion wie auch bezüglich stadträumlicher Qualität sehr verschieden.
- Zahlreiche Quartierstrassen und Kreuzungen sind für ihre verkehrliche Funktion überdimensioniert und weisen ein entsprechendes Potenzial für andere Nutzungen auf.
- Wichtige soziale und historische Orte liegen verstreut im Siedlungsgebiet und weisen wenig Bezug zueinander und zu den umliegenden Quartierstrukturen auf.
- Die Versorgung mit grösseren Plätzen scheint ausreichend, während kleine Quartierorte oftmals fehlen bzw. durch Verdichtung gefährdet sind.

Wesentliche Elemente der Strategie

- Bei der Entwicklung des Strassennetzes im Siedlungsgebiet werden die erforderlichen verkehrlichen Funktionen erhalten. Flächenbefestigungen werden auf das Notwendige beschränkt und die vorhandenen räumlichen Potentiale für die Freiraumentwicklung genutzt. Entlang der Strassen entstehen punktuell kleine Freiräume – sogenannte Nischen – mit vielfacher Nutzbarkeit.
- Stadtachsen sind die historischen übergeordneten Verbindungen zu den benachbarten Gemeinden. Sie sind stark verkehrsdominiert und zum Grossteil in kantonaler Hand. Ihre spezifische Entwicklung kann bei Bedarf nach den Zielen der sog. «Standards Staatsstrassen» im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten, die im kommunalen Richtplan Verkehr bereits als Massnahmen enthalten sind, erfolgen.
- Der «Grüne Ring» ist eine herausragende landschaftliche Qualität und Träger regional bedeutender Freiraumelemente (Fil bleu, Fil vert). Erholungsrouten verknüpfen die äussere Landschaft des «Grünen Rings» mit der inneren Stadtlandschaft, schaffen Orientierung und geben Struktur, bieten Lebensräume für Flora und Fauna und schaffen ein angenehmes Klima. Die Planung und Realisierung dieser wesentlich neuen Lesart der vorhandenen Strassenräumen wird prioritär verfolgt.
- Das nicht von der Kategorisierung Erholungsrouten oder Stadtachsen erfasste Quartiernetz wird im Zuge der bewährten Erneuerungslogik (Strassenzustand, Werkleitungserneuerung, veränderte Verkehrsfunktionen etc.) ortsspezifisch und sukzessive qualitativ mit grün-blauer Infrastruktur umgebaut.
- Öffentliche Plätze sind historisch gewachsene identitätsstiftende Orte für die Bevölkerung. In Analogie zu den Stadtachsen gilt es diese bei Bedarf qualitativ weiterzuentwickeln. Arealplätze entstehen im Rahmen privater Arealentwicklungen. Hier gilt es seitens Stadt die entsprechenden Rahmenbedingungen zu setzen und Unterstützung zu bieten, um eine hohe Qualität dieser Räume zu sichern.
- Mikroplätze sind bestehende kleine Aufenthaltsorte mit ortsspezifischer Gestaltungssprache, die zusammen mit den Nischen das Freiraumnetz bereichern und vervollständigen. Eine mögliche Inwertsetzung gilt es im Rahmen der Erneuerungslogik des Strassenraums oder im Rahmen von eigenständigen Projekten zu prüfen.

2. Konzeptionelle Grundlagen

2.1 Räumliches Entwicklungskonzept (REK)

Das in den Jahren 2020/2021 erarbeitete REK zeigt die wünschbare künftige Stadtentwicklung für die nächsten 15 bis 20 Jahre auf. Die darin enthaltenen Grundsätze dienen als massgebende Grundlage für die Strategie «Strassen und Plätze»:

Ortsbild im Gleichgewicht

Die für Wallisellen typische dreiteilige Siedlungsstruktur wird qualitativ weiterentwickelt. Der Charakter dieser Räume wird gestärkt.

Multifunktionale Netze ermöglichen Begegnungen

Aus Infrastrukturnetzen werden Begegnungsräume. Der Strassenraum sowie die angrenzenden Gebäude und Freiräume werden differenziert nach dem jeweiligen Raumcharakter gestaltet.

Grüner Ring – Grüner Kern

Der Landschaftsring und der durchgrünte Siedlungskörper bilden eine Einheit. Die Freiflächen bleiben erhalten, werden biodivers und klimasensibel aufgewertet und erweitert.

Von besonderer Relevanz für die Strategie ist der zweite Grundsatz und seine Vertiefung zu den multifunktionalen Netzen: Strassen sind mehr als nur Erschliessungsräume. Sie gliedern das Siedlungsgebiet und bestimmen das Erscheinungsbild. Dazu soll Raumpotenziale ausserhalb der Fahrbahn aktiv einbezogen werden. Ferner gilt es, dem Strassenraum die gleiche Aufmerksamkeit zu geben wie den daran angrenzenden Gebäuden. Aufenthaltsfreundlich gestaltete Strassen, Wege und Plätze schaffen ein multifunktionales Netz für Begegnungen und die Grundlage für ein aktives Zusammenleben.

2.2 Kommunales Gesamtverkehrskonzept

In den Jahren 2019/2020 wurde das kommunale Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Die folgenden übergeordneten Ziele sind für die Strategie «Strassen und Plätze» von besonderer Bedeutung:

- Die Stadt nimmt Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen. Die Anzahl der Personenwege im MIV wird auf dem heutigen Niveau plafoniert. Der Anteil der Verkehrsmittel ÖV, Fuss- und Veloverkehr an den Personenwegen von Bevölkerung und Beschäftigten in Wallisellen nimmt deutlich zu.
- Der Mehrverkehr durch die Siedlungsverdichtung wird primär über den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr aufgenommen. Die Siedlungsfläche wird gegenüber heute nicht vergrössert.
- Die Nutzung des vorhandenen Strassenraumes erfolgt effizient und ist auf den Ausgleich von Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmenden und der Anwohnenden ausgerichtet.
- Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden wird erhöht.
- Die grossen Verkehrsströme (insbesondere im Durchgangsverkehr) werden auf den Hauptachsen kanalisiert.
- Die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Wallisellen ist attraktiv.

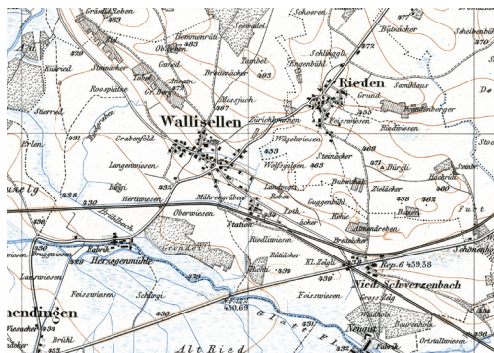
3. Analyse

3.1 Geschichte

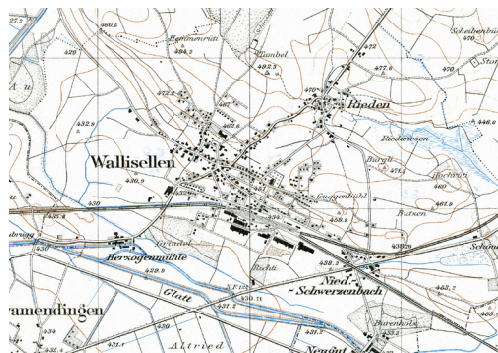
Bauerndorf und Industriestandort

Die Siedlungsentwicklung von Wallisellen verlief in der Vergangenheit entlang zweier unterschiedlicher Entwicklungsstränge: Das bäuerliche Dorf Rieden entwickelte sich im nördlichen Bereich des heutigen Stadtgebiets und der Industriestandort im südlichen Bereich. Diese unterschiedlichen Entwicklungen haben die heutige Siedlungsstruktur von Wallisellen geprägt. Nördlich der Bahn hat sich Wallisellen zu einem begehrten Vorort der Zürcher Metropole entwickelt, während sich im Süden eine raue Industrie- und Dienstleistungslandschaft mit einschneidenden Eingriffen in die Landschaft gebildet hat. Hierzu zählen unter anderem die Kanalisierung der Glatt, die Erschliessung mit Hochleistungsstrassen und der Ausbau der A1. Insbesondere im südlichen Teil der Stadt hat dieser Wandel zu signifikanten Brüchen im Landschaftsbild und einer enormen Inanspruchnahme von Land geführt.

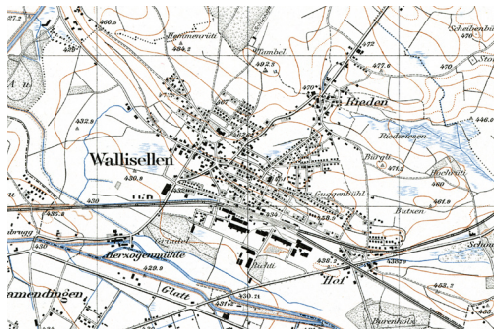
Die Grenze zwischen dem nördlichen und südlichen Teil von Wallisellen wird bis heute durch die Bahn geprägt und bestimmt somit auch die funktionalen Bezüge. Infolgedessen lassen sich grob zwei unterschiedliche Siedlungsstrukturen identifizieren: Wallisellen Nord, zwischen Bahn und Hardwald, und Wallisellen Süd, zwischen Bahn und Glatt.



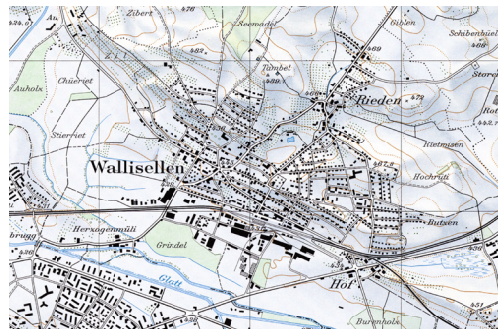
1880: Kleine bäuerliche Dörfer Wallisellen und Rieden / Glattdorf und Mühlen, Herzogenmühle und Zwicky



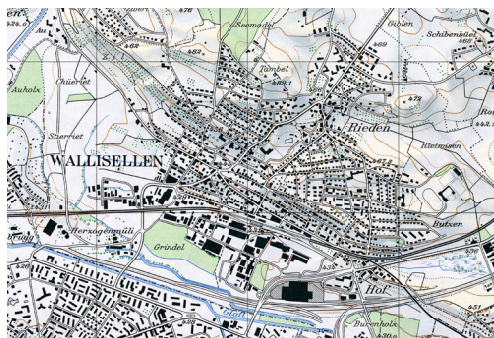
1928: Zusammenwuchs Rieden und Wallisellen / Entstehung Industriequartier am Bahnhof



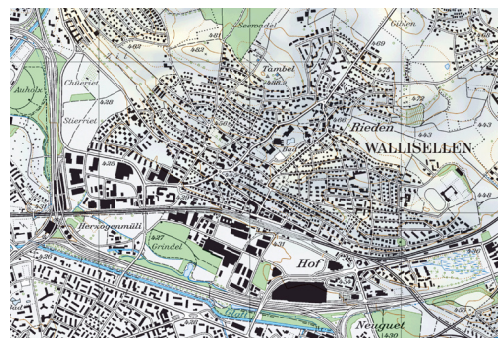
1940: Entwicklung Dorf durch Plan Wahlen / Entwicklung Industriequartier



1960: Weiterentwicklung Dorf / Entwicklung Industriedorf



1980: Vorort Zürichs, Wohnlandschaft / überregionale Industrie- und Dienstleistungslandschaft



2012: Weiterentwicklung Wohnlandschaft / Weiterentwicklung überregionale Industrie- und Dienstleistungslandschaft

Abb. 1 | Geschichtliche Entwicklung von Wallisellen von 1880 - 2012 (Quelle: Swisstopo 2023)



Abb. 2 | Strassennetz

Zwei Charaktere des Strassennetzes

Die Divergenz in der Siedlungsentwicklung hat sich auch in den Charakteristika des Strassennetzes niedergeschlagen. Im Norden ist das Strassennetz stark durch die angrenzenden Grünräume geprägt: Die Strassen aus der früheren Entwicklung bis ca. 1960 sind mehrheitlich schmale Wohngassen, die von kleinstrukturierten Gärten gesäumt sind. In der späteren Entwicklung ab ca. 1960 entstanden am damaligen Siedlungsrand breitere Strassen, welche oftmals durch offene Strukturen mit grösseren, fließenden Grünflächen führen. Im Süden sind durch die industriellen Nutzungen sehr funktionale Strassenräume entstanden, welche sich sowohl in ihrer Dimension wie auch in der Gestaltung stark von denen im Norden unterscheiden: Entlang der Strassen sind häufig grosse Parkplatzflächen angeordnet, welche den grauen, funktionalen und ausgeräumten Charakter verstärken.



Abb. 3 | Enge Wohngasse Säntisstrasse 1960 und MIV-orientierte Schwarzackerstrasse 1985 (Quelle: Fotoarchiv Gemeinde Wallisellen, 2023)

3.2 Äussere Landschaft

Topografie als Grundlage der Entwicklung

Die Topografie von Wallisellen bildet die Grundlage für die unterschiedlichen Entwicklungen dieses Ortes. Zwei geomorphologische Bereiche, der Südhang im Norden und das Glatttal im Süden, prägen das Gebiet und haben zu unterschiedlichen Siedlungsstrukturen geführt. Die Wohnquartiere liegen gestaffelt am Hang, während sich das Industriequartier in der Ebene entwickelt hat. Diese zeichnet sich durch eine weite, offene Fläche und eine teilweise künstlich geschaffene Topografie aus.



Abb. 4 | Topografie (Quelle: Swisstopo 2023)

Ein heterogener, grüner Ring rund um das Siedlungsgebiet

Wallisellen ist von einer besonders ausgeprägten Kultur- und Naherholungslandschaft, dem «Grünen Ring» umgeben, der eine bemerkenswerte Qualität der Stadt darstellt. Die Struktur dieses Grünen Rings besteht aus unterschiedlichen Teilgebieten mit jeweils eigenem Charakter.

Der nördliche Teil des Grünen Rings ist eine zusammenhängende durchlässige Produktions- und Naherholungslandschaft mit vielfältigen ineinanderfliessenden Atmosphären. Dazu gehören prägende landschaftliche Elemente wie Äcker, Obstkulturen, Hecken und Wälder. Dabei stehen Erholungsnutzungen wie Bewegung, Ruhe, Verweilen, Müsiggang oder Naturerfahrung im Vordergrund. Ein Teil der Naherholungslandschaft ist der strukturreiche und vielfältige Hörnli-Graben. Dieser erstreckt sich bis in die Siedlung und ist aufgrund seiner Lage «vor der Haustür» von besonderer Bedeutung für die Erholung. Ebenfalls von Bedeutung ist das Sportzentrum Wallisellen, der Tambel und der Hardwald. Diese bieten zum Teil überregionale infrastrukturelle Zentralitäten, ohne die Durchlässigkeit der Naherholungslandschaft zu beeinträchtigen. Die Anlagen betten sich somit in den «Grünen Ring» ein und bieten vielfältige Sportnutzungsangebote.

Der südliche Ring zeichnet sich durch eine prägende heterogene, kleinräumige Infrastrukturlandschaft aus. Eine Abfolge von Naherholungsräumen mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und Landschaftscharakteren (Grindel, Föhrlibuck, Mooswiesen, Glatt usw.) charakterisiert diesen dynamischen Raum.

Unterschiedliche Erlebnisweisen und multiple Nutzungstypen treffen aufeinander, was zu einer hohen Durchmischung an Naherholungssuchenden führt. Der Raum bietet dabei einen zielorientierten Bewegungsraum für verschiedene Aktivitäten.

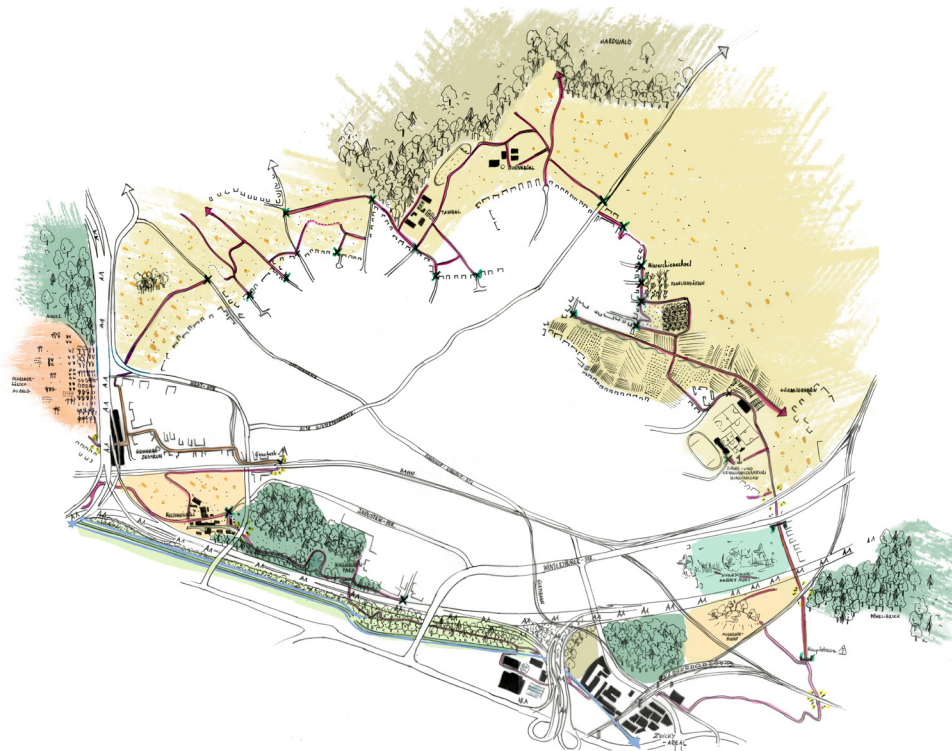


Abb. 5 | Grüner Ring

Unterschiedliche Dynamiken der Landschaftsräume

Die beiden Teilbereiche des «Grünen Rings» unterscheiden sich durch unterschiedliche Entwicklungsdynamiken. Im nördlichen Halbring, der von einer landwirtschaftlich dominierten Kulturlandschaft geprägt ist, zeigen sich geringe Dynamiken hinsichtlich Veränderungen in Kulturen und Arten. Allenfalls wird die Umsetzung des «Fil Vert» als Teil des RegioROK weitere Veränderungen bringen.

Aktuell erfährt der südliche Halbring, der von einer heterogenen Infrastrukturlandschaft dominiert wird, eine überregionale Aufwertung als Erholungsraum («Fil bleu»). Dabei zeigen sich hohe Dynamiken in der angrenzenden Siedlungsentwicklung sowie Veränderungen in den Verkehrsinfrastrukturen und den Gewässerräumen.



Abb. 6 | Dynamik der Landschaft

3.3 Innere Landschaft

Ein dichtes, zweigeteiltes und weitgehend hierarchieloses Netz aus Strassen und Plätzen

Wallisellen zeigt in Bezug auf das Strassennetz und die Verkehrsfläche einen deutlichen Unterschied zwischen dem nördlichen und südlichen Teil der Stadt. Im Norden besteht das Netz hauptsächlich aus Strassenräumen, die sich zu punktuellen Öffnungen weiten. Der südliche Teil weist grössere zusammenhängende Flächen auf, wodurch der Übergang zwischen Platz und Strasse teilweise unklar erscheint. Das Strassennetz erscheint relativ hierarchielos, was die Orientierung erschwert. Zahlreiche Quartierstrassen - insbesondere aus der Entstehungszeit nach 1960 - sind für ihre verkehrliche Funktion deutlich überdimensioniert.

Mangelnde Ablesbarkeit wichtiger Erholungswege

Die verschiedenen Erholungswege (z.B. übergeordnete Wanderwege) sind nur bedingt und abschnittsweise als übergeordnete, zusammenhängende Verbindungen lesbar. Die Wegführung ist wenig intuitiv. Die Wege sind sehr heterogen und von Hierarchiewechseln geprägt. Die markante Barrierewirkung der Bahngelise zwischen dem Norden und dem Süden verstärkt diese Problematik.

Fehlende Vernetzung wichtiger sozialer Orte

Soziale Orte stellen bedeutende Orte dar, die sich durch wichtige soziale Funktionen auszeichnen (Freizeitanlagen, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten etc.). Diese Orte sind insbesondere im nördlichen Teil der Stadt zu finden. Obwohl die sozialen Orte primär punktuell verteilt sind, zeigt sich in den historischen Kernen der Stadt, wie beispielsweise in Rieden oder der Bahnhofstrasse, eine gewisse Linearität in der Verteilung. Grundsätzlich sind die Orte wenig untereinander vernetzt und haben kaum einen Bezug untereinander und liegen teilweise relativ isoliert im Siedlungsgefüge.



Abb. 7 | Landschaft: Wegbeziehungen



Abb. 9 | Fläche und Netz

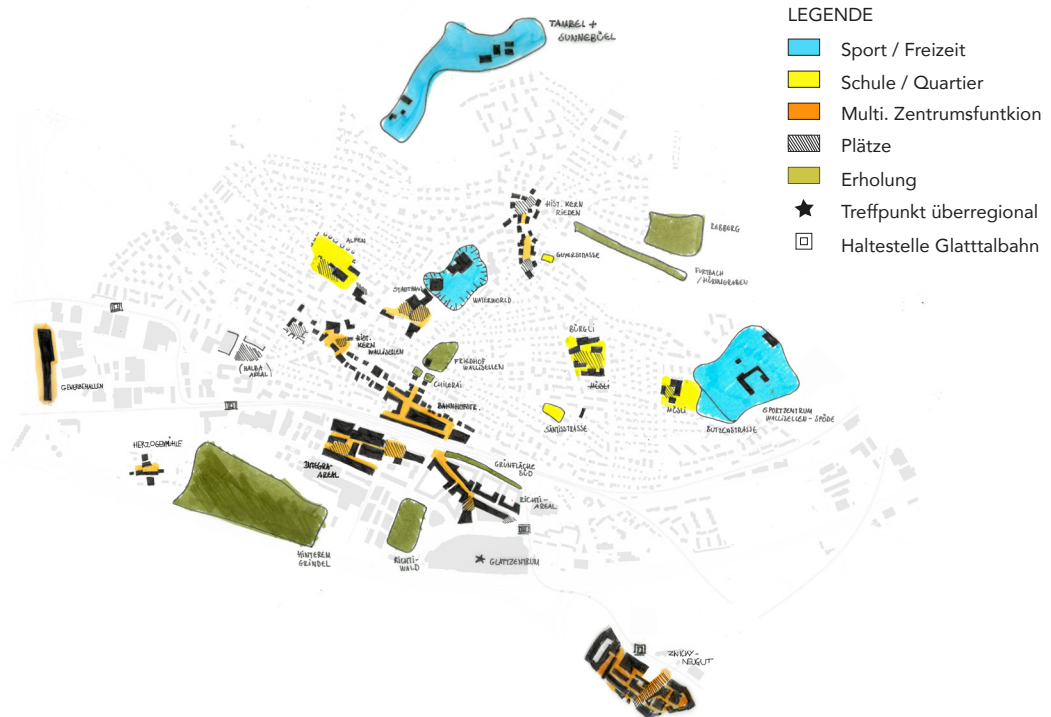
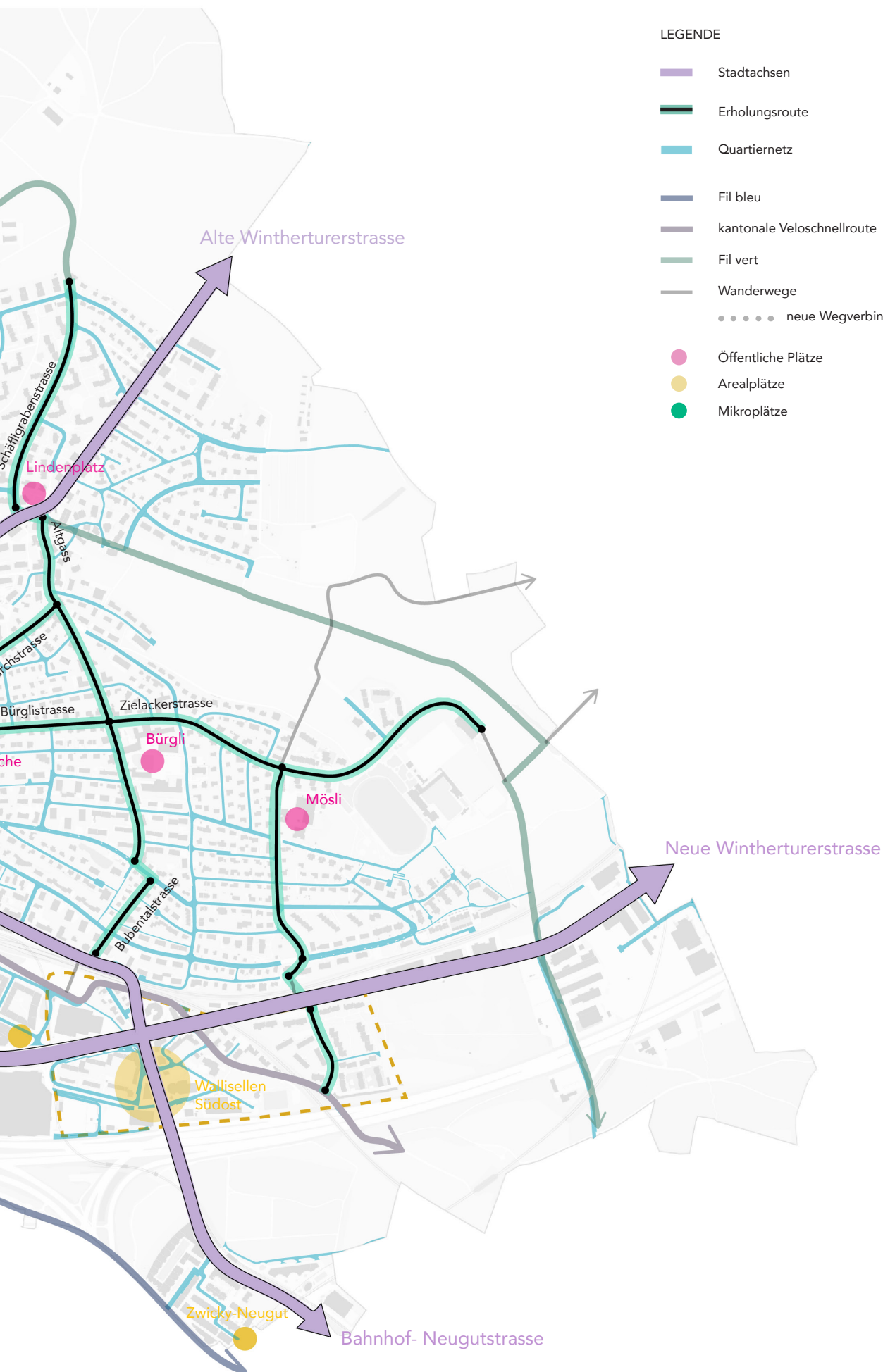


Abb. 8 | Soziale Orte



Abb. 10 | Gesamtsystematik Strassen und Plätze



4. Strassen

4.1 Ziele

Strassenräume sind Lebensadern einer Stadt und zählen in ihrer Gesamtheit zu den wichtigsten öffentlichen Räumen. Den Strassenraum gilt es als qualitätsvollen Stadtraum mit sozialen und ökologischen Funktionen von Fassade zu Fassade zu planen. Qualitativ hochwertig gestaltete und begrünte Strassen wirken sich nicht nur positiv auf das Klima und die Biodiversität, sondern insbesondere auch auf die Lebensqualität der Nutzenden aus. Durch die geplante flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf den städtischen Strassen von Wallisellen entstehen räumliche und atmosphärische Potenziale zur Aufwertung der Strassenräume. In den einzelnen Qualitätsdimensionen gilt es folgende Ziele zu verfolgen:

Gestaltung

- Hierarchien im Strassennetz klären, Orientierung verbessern
- Ortsbezogene und ablesbare Gestaltung etablieren
- Brüche zwischen Nord und Süd akzeptieren, Zusammengehörigkeit stärken
- Qualitätsvolle und auf den menschlichen Massstab ausgerichtete Raumgestaltung konzipieren
- Effiziente Flächennutzung und Überlagerungen von Nutzungen anstreben
- Von Fassade zu Fassade planen
- Sorgfältige Ausgestaltung der Knoten bzw. Kreuzungspunkte sicherstellen

Nutzung

- Strassen als Orte der Begegnung aufwerten und Belebung fördern
- Aufenthaltsqualität fördern
- Beispielbarkeit fördern
- Verkehrssicherheit fördern
- Verkehrliche Funktion sicherstellen
- Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr steigern

Ökologie

- Strassenraum stadtklimatisch aufwerten, Mikroklima positiv beeinflussen
- Strassenräume wassersensibel gestalten, Rückhaltevermögen stärken
- Hohe Biodiversität sicherstellen

Wirtschaftlichkeit

- Robustheit der Infrastruktur und Gestaltung sicherstellen
- Anforderungen des Strassen- und Werkleitungsunterhalts beachten
- Innovation in der Gestaltungs- und Materialisierungsebene fördern
- Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen anstreben
- Über koordiniertes Planen und Bauen Synergien zu anderen Bedürfnissen im öffentlichen Raum sicherstellen (Werkleitungen etc.)

4.2 Kategorisierung

Auf Basis der Erkenntnisse der Analyse und zur Erreichung der gesetzten ambitionierten Ziele werden die vorhandenen Strassen in drei Kategorien eingeteilt:

- Stadtachsen
- Erholungsrouten
- Quartiernetz

Stadtachsen



Erholungsrouten



Quartiernetz



Abb. 11 | Systematik Strassen

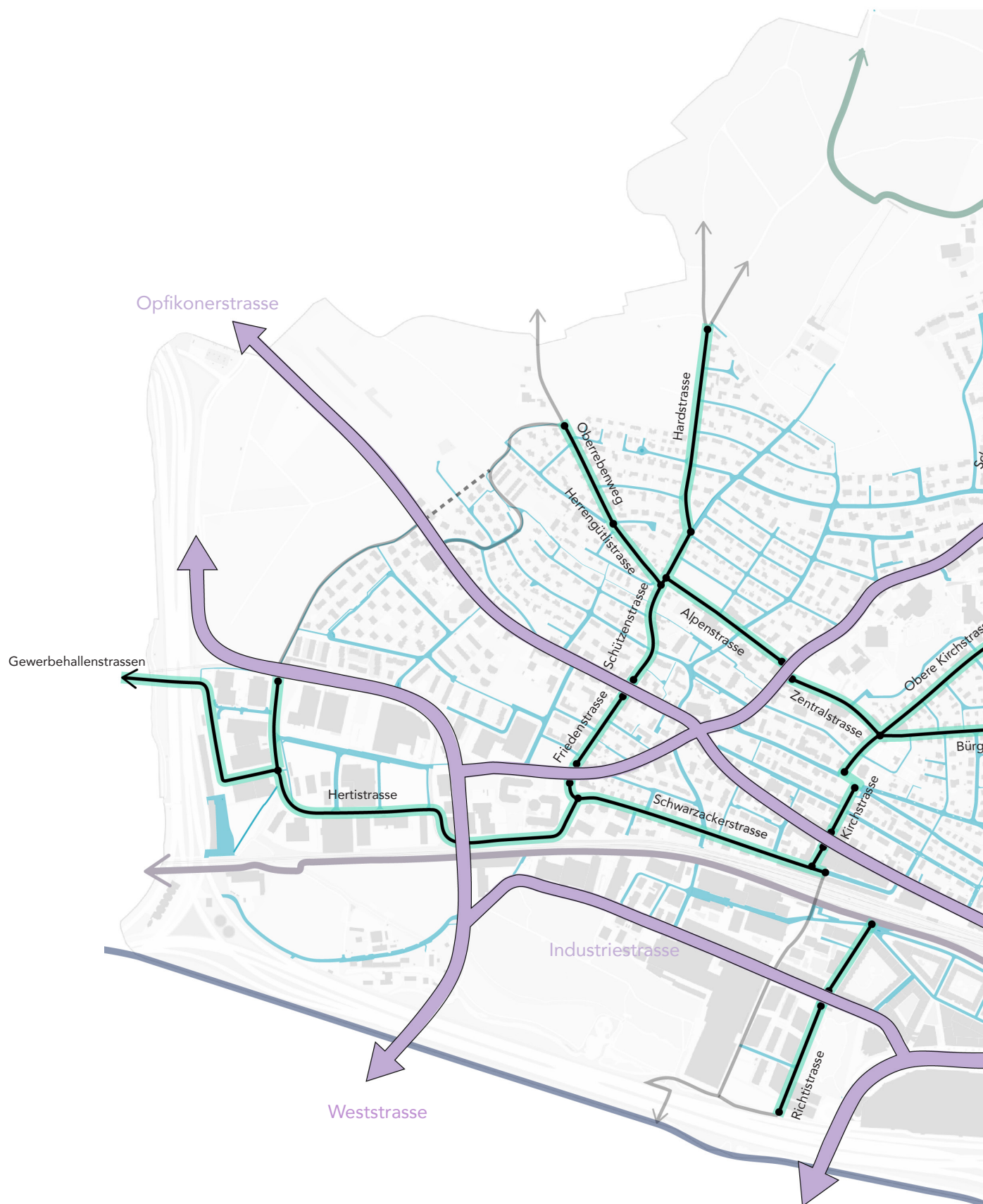


Abb. 12 | Gesamtsystematik Strassen



LEGENDE

- Stadtachsen
- Erholungsroute
- Quartiernetz
- Fil bleu
- kantonale Veloschnellroute
- Fil vert
- Wanderwege
- • • • • neue Wegverbindung prüfen

4.3 Stadtachsen

Die Stadtachsen sind übergeordnete siedlungsverbindende Achsen, die das historisch gewachsene räumliche Grundgerüst von Wallisellen bilden. Diese Strassen sind überwiegend kantonal klassiert. Die Stadt verfügt in der Entwicklung der verkehrsdominierten Achsen somit teilweise über nur beschränkte Einflussmöglichkeiten. Die Projektentwicklung dieser Kategorie erfolgt im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten nach den kantonalen Vorgaben der sog. «Standards Staatsstrassen». Für die kommunalen Strassen dieser Kategorie können diese Standards sinngemäss angewendet werden. Für diese Kategorie werden im Rahmen dieser Strategie somit nur allgemeine Ziele als Richtlinien für die Projektentwicklung festgelegt, die es im Rahmen von kantonal, bzw. kommunal geführten Betriebs- und Gestaltungskonzepten umzusetzen gilt.

Spezifische Ziele für Stadtachsen

- Eine einheitliche Entwicklung bzw. Gestaltung pro Stadtstachse anstreben, um die Ablesbarkeit der Achsen und der Hierarchien zu gewährleisten
- Sorgfältige Ausgestaltung der Übergänge - insbesondere zu den Erholungsrouen - sicherstellen



Abb. 13 | Stadtachsen

4.4 Erholungsrouten

Die Erholungsrouten verknüpfen die äussere («Grüner Ring») und die innere Landschaft Wallisells zu einem wertvollen Ganzen. Dabei verbinden sie wichtige soziale Orte in Wallisellen. Zahlreiche kleinere und grössere Begegnungsorte liegen an den Erholungsrouten. Sie schaffen ein markantes Netz aus grünen Strassen mit Aufenthaltsqualitäten und erzeugen entsprechend eine Hierarchie innerhalb des Strassennetzes. Sie gliedern das Siedlungsgebiet und verbessern dessen innere Orientierung und diejenige zur Naherholungslandschaft. Die Erholung, Gestaltung und Ökologie werden der verkehrlichen Funktion als gleichberechtigte Aspekte dieser Strassenräume hinzugefügt, die es in der konkreten Projektentwicklung spezifisch zu gewichten gilt.

Spezifische Ziele für Erholungsrouten

- Qualitäten der Äusseren Landschaft («Grüner Ring») im Siedlungsgebiet spürbar machen
- Einheitliche charakteristische Gestaltung der Erholungsrouten sicherstellen, auch bei etappierten Strassenprojekten
- Durchgängigkeit gewährleisten und die Übergänge von den Erholungsrouten zur Umgebung aufwerten

Nischen an Erholungsrouten

Nischen sind kleine räumliche Aufweitungen des Strassenraums. Bestehende und potenzielle künftige Nischen befinden sich punktuell entlang der Strassenränder und an Knotenpunkten. Sie sind räumlich und funktional eng mit den Erholungsrouten verbunden und ergänzen bzw. stärken diese als übergeordnete Freiraumstruktur.

Da die Nischen keine verkehrliche Funktion zu erfüllen haben, kann für sie eine eigene Zieldefinition formuliert werden. Der Fokus bezüglich ihrer Nutzung liegt primär auf ruhiger Erholung oder ökologischen und stadtklimatischen Aspekten. Zur Stärkung der Durchgängigkeit und Ablesbarkeit ist bei der Gestaltung der Nischen der Werkzeugkasten der angrenzenden Erholungsrouten anzuwenden (siehe 4.4.1).



Abb. 14 | Erholungsrouten

4.4.1 Werkzeugkasten Erholungsrouten

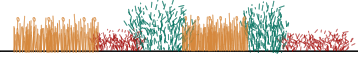
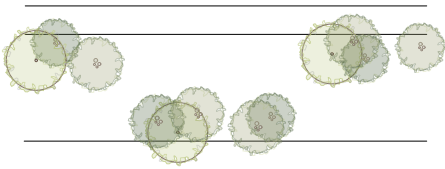
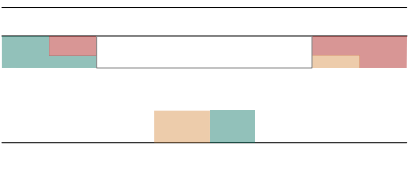
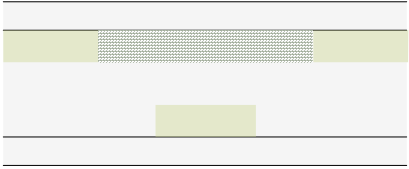
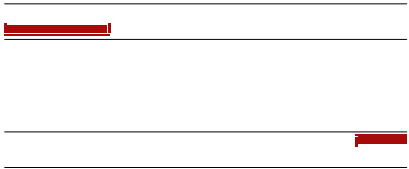
Die Erholungsrouten stellen grundsätzlich einen unkonventionellen Strassentyp dar. Sie dienen neben der verkehrlichen Funktion als übergeordnete, räumlich ablesbare Naherholungsverbindung und weisen auf die äussere Landschaft hin, indem sie mit gezielten Interventionen den Strassenraum strukturieren und prägnante Orte schaffen. Die durchgängige Gestaltungssprache gewährleistet langfristig die aus den Besonderheiten des Ortes entwickelte Wiedererkennbarkeit. Die Ablesbarkeit über die gesamte Länge wird durch eine besondere Vegetationskomposition ermöglicht.

Die Erholungsrouten sind nicht «nur» Gestaltungselement, sondern leisten auch bedeutende Beiträge zum Wohlbefinden der Bewohnenden. Ein aktives Regenwassermanagement und eine markante stadtklimatische Aufwertung über die gesamte Breite und Länge sichern eine wertvolle strukturreiche Siedlungsnatur.

Die Vegetationsstruktur entlang der Erholungsrouten zeichnet sich durch eine disperse Verteilung im Strassenraum aus, die einen mäandrierenden Effekt erzeugt und den Strassenraum in Abstimmung mit den privaten Vorzonen in der ganzen Breite prägt. Eine Kombination von Vegetationsflächen und -punkten ermöglicht eine hohe Flexibilität, um den vielen Anforderungen an den Strassenraum gerecht zu werden. Eine in der Dichte changierende Gruppierung mehrstämmiger Bäume in breiter Artenzusammensetzung bildet zusammen mit Sträuchern und Ansaaten in der Unterpflanzung diverse Atmosphären. Diese «Clumps» verleihen dem Strassenraum einen bewusst atypischen und charaktervollen Ausdruck.



Abb. 15 | Visualisierung Prinzip Erholungsrouten

Werkzeuge	Prinzipien
Vegetation  • Mehrstämmige Bäume und Sträucher  • mehrere Ansaatenmischung mit teilweise kulturlandschaftlichen Arten und nach Farben und Grösse sortiert	 • Springende, unregelmässige Anordnung der Gehölze über den gesamten Strassenraum • Gruppierung von mehreren Gehölzen (Clumps) • Hohe Artenvielfalt, durchmischte Anordnung  • Möglichst hoher Anteil intensiv begrünter Flächen • Geometrisches Spiel mit unterschiedlichen Feldern • Strassenentwässerung soweit möglich in Grünflächen
Beläge • Begrünte Beläge wie Schotterrasen, Rasengitterstein • Asphalt	 • Möglichst grosse Entsiegelung anstreben • Entsiegelte Flächen begrünen
Austattung • Rote Langbank (z.B. Typ Burri Landibank mit Arm- und Rückenlehne) • Weitere Ausstattungselemente wie Tische, Ping-Pong-Tische, Velo-PP, usw. ortsspezifisch	 • Rote Bank als begleitendes und wiedererkennbares Element entlang der Erholungsrouten • Platzierung sowohl in Grünflächen wie auch auf Asphaltflächen möglich • Grundsätzlich zurückhaltender Einsatz der Ausstattung im Strassenraum (z.B. Anfahrerschutz)

4.4.2 Anwendungsbeispiele

Der Werkzeugkasten bietet im Einsatz der einzelnen Elemente Flexibilität und Offenheit, da die Rahmenbedingungen und örtlichen Verhältnisse sehr unterschiedlich sind. Die folgenden, nicht verorteten Anwendungsprinzipien zeigen exemplarisch eine mögliche Umsetzung. Im Rahmen der konkreten Projektierung ist auf eine hohe gestalterische Zusammengehörigkeit zu achten. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen - insbesondere die verkehrlichen Aspekte - sind dabei einzuhalten. Jedoch sind innerhalb von diesen die stadträumlichen Potenziale auszuloten. Eine Verlagerung gewisser Verkehrsfunktionen in angrenzende Strassenräume ist dabei zu prüfen.

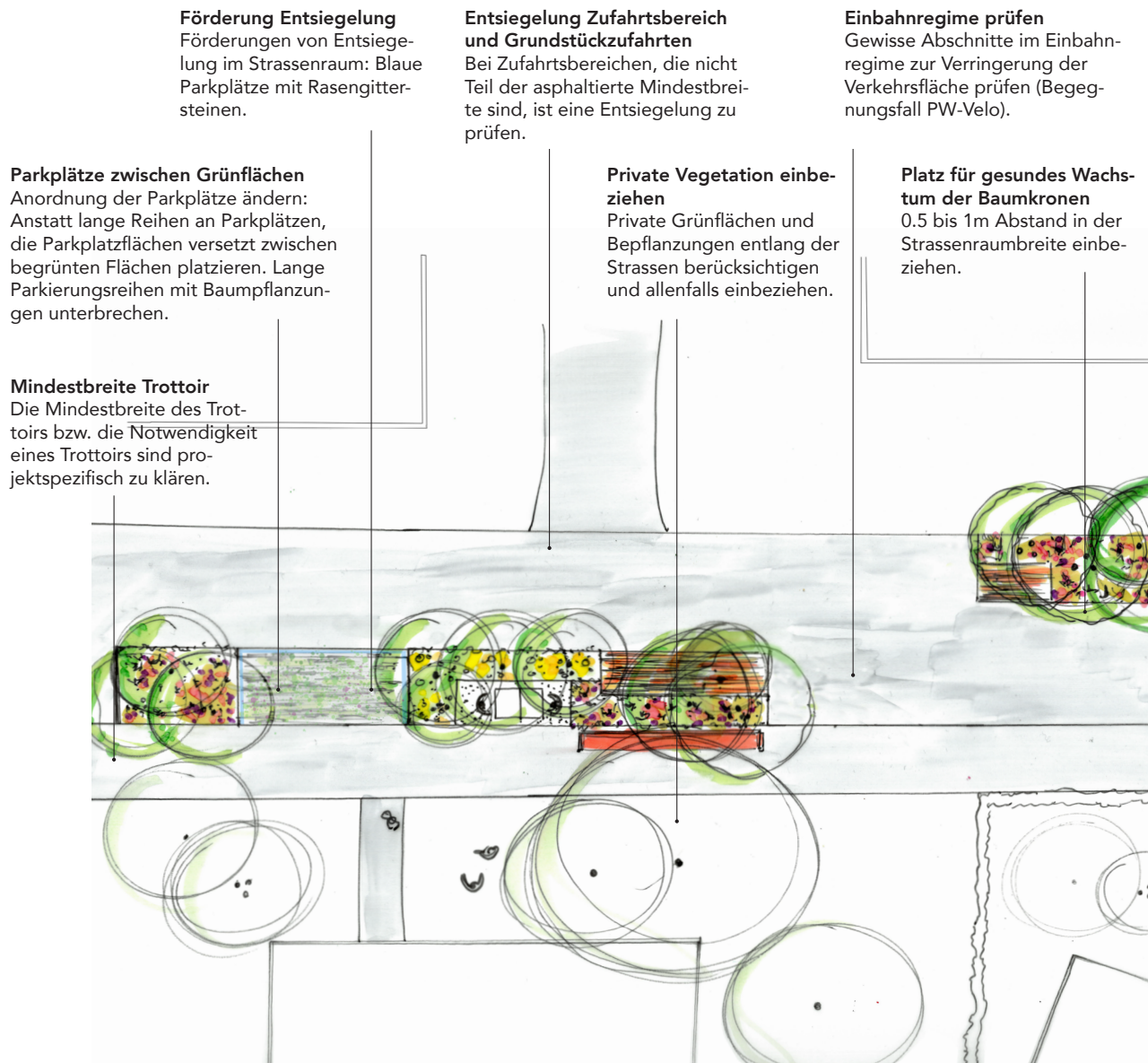


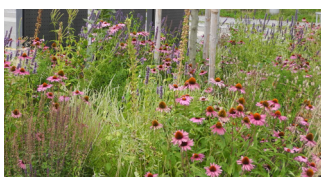
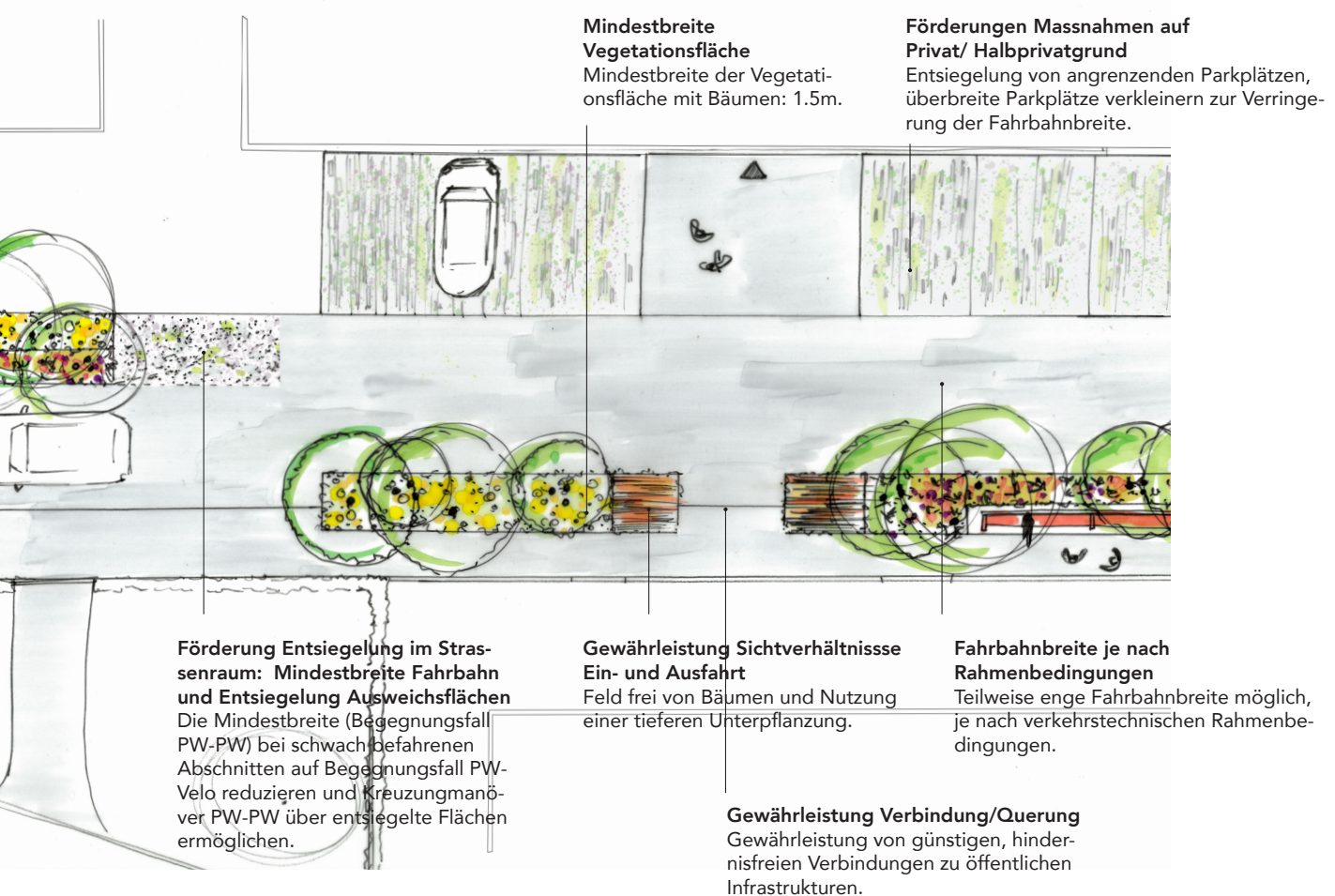
Abb. 16 | Anwendungsbeispiel



Abb. 17 | Referenzbilder



Abb. 18 | Anwendungsbeispiel mit Nischen



4.5 Quartiernetz

Die Kategorie Quartiernetz umfasst alle siedlungsinternen Strassenräume, die nicht den Kategorien Stadtachsen bzw. Erholungsrouten zugeordnet werden. Die planerische Umsetzung des Quartiersnetzes ist ortssituativ und vor allem durch die beiden Siedlungstypen Wallisellen Nord und Wallisellen Süd bestimmt. Obwohl in der Kategorie Quartiernetz keine Priorisierung von spezifischen gesamtheitlichen Funktionen vorgenommen wird und die Funktionen dieser Strassen, ihre stadträumlichen Begebenheiten, die Dimensionen und Längen einzelner Strassenabschnitte stark variieren, soll eine gleichbleibende Qualität in der Aussagekraft und Zielsetzung des Netzes gewährleistet sein. Dazu gehört die Definition übergeordneter Ziele und ein Werkzeugkasten mit Richtlinien zur Steuerung der Entwicklung. Es entsteht ein schrittweise wachsendes Netz aus qualitätsvollen, multifunktionalen und grünen Strassenräumen. Während bei der Erholungsrouten eine klare Gestaltung massgeblich ist, ist das Quartiernetz gerade durch sein flexibles und situativ unterschiedliches Erscheinungsbild charakterisiert. Einzig die geraden Baumreihen sind typisch für alle Strassen im Quartiernetz.

Spezifische Ziele für das Quartiernetz

- Gemeinsame und wiedererkennbare Gestaltungssprache im Norden und Süden sicherstellen
- Nutzungsbedürfnisse aus dem Quartier (Aufenthalt, Spiel, Bewegung etc.) soweit möglich integrieren
- Nach Möglichkeit partizipative Entwicklung der einzelnen Abschnitte

Nischen am Quartiernetz

Nischen sind kleine räumliche Aufweitungen des Strassenraums. Die Nischen am Quartiernetz sind nicht verortet und projektspezifisch zu definieren. Sie sind räumlich und funktional eng mit dem Quartiernetz verbunden und ergänzen bzw. stärken diese als nachbarschaftliche Quartierfreiräume. Da die Nischen keine verkehrliche Funktion zu erfüllen haben, kann für sie eine eigene Zieldefinition formuliert werden. Der Fokus bezüglich ihres Gebrauchs liegt auf gemeinschaftlichen und nachbarschaftlichen Nutzungen: Von partizipativen Aktivitäten wie Gärtnern bis hin zu kleinen Workout-Flächen ist vieles denkbar. Neben intensiv genutzten Plätzen können die Nischen bei Bedarf auch einer rein ökologischen und stadtklimatischen Funktion zugeführt werden.

Zur Stärkung der Durchgängigkeit und Ablesbarkeit ist bei der Gestaltung der Nischen der Werkzeugkasten des Quartiersnetzes anzuwenden (siehe 4.5.1).

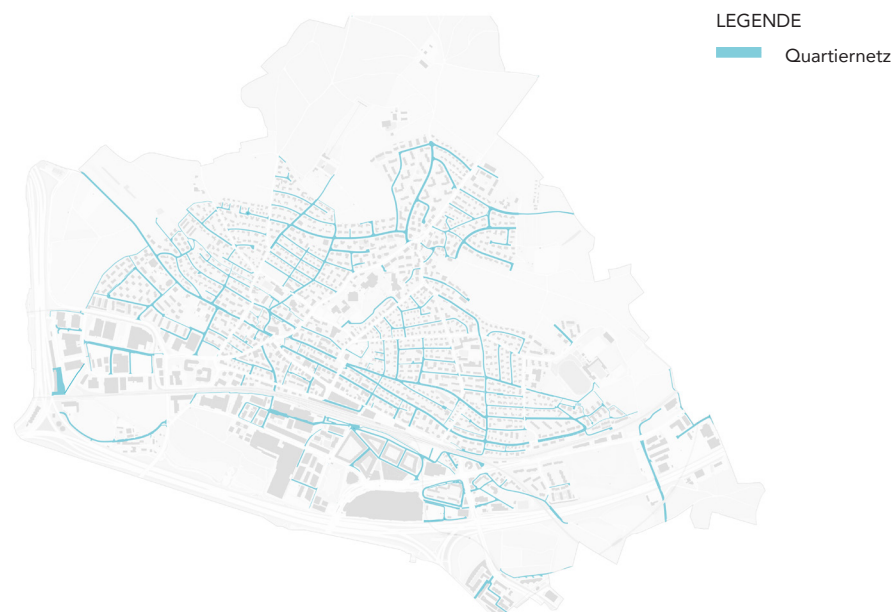


Abb. 19 | Quartiernetz



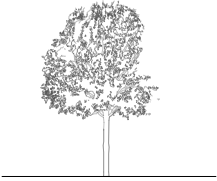
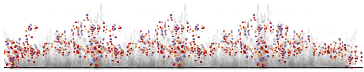
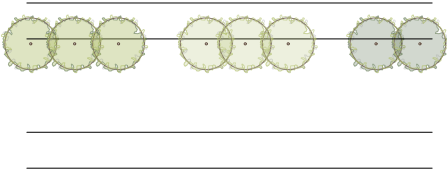
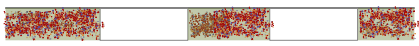
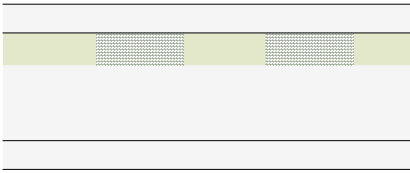
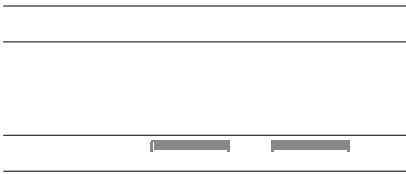
Abb. 20 | Visualisierung Prinzip Quartiernetz

4.5.1 Werkzeugkasten

Das Quartiernetz umfasst den grössten Teil des Strassennetzes von Wallisellen. Die Gestaltung dieser Strassen unterliegt dem ambitionierten Zielbild von möglichst grünen und divers nutzbaren Räumen. Dieses Zielbild ist je nach Begebenheit zu verifizieren, der gemeinsame Werkzeugkasten bildet die Leitplanken. Diese gemeinsame Gestaltungsbasis aus den einzelnen Bausteinen Vegetation, Beläge und Elemente führt mit der sukzessive fortschreitenden Realisierung des Netzes zu einer Wiedererkennung und entsprechend zu einer für Wallisellen typischen Gestalt der einzelnen Strassen.

Diese Strassenkategorie trägt massgeblich zur Aufwertung der Quartiere - insbesondere auch des Wohnumfeldes - bei. Die diverse Vegetation und das aktive Regenwassermanagement sorgen für attraktive Aufenthaltsräume, eine stadtklimatische Aufwertung und eine neue strukturreiche Stadtnatur.

Die Belags- und Vegetationsstrukturen des Quartiernetzes zeichnen sich durch eine «klassische» geometrische Anordnung aus. Je nach stadträumlicher Situation können die Elemente einseitig oder beidseitig eingesetzt werden, so dass je nach Erfordernissen lineare, aber auch «mäandrierende» Effekte entstehen. Durch die Kombination von verschiedenen dichten und langen Baumreihen kann der Strassenraum spannungsvoll akzentuiert werden. In Kombination mit der Varianz in der Anordnung der niedrigeren Vegetationsflächen und der begrünten Belagsflächen können sowohl typische Strassen-, aber auch platzartige Situationen gestaltet werden.

Werkzeuge	Prinzipien
Vegetation  • Hochstämmige, strassentypische Gehölze  • Ökologische Ansaatenmischung	 • Unregelmässige Baumreihen • Anordnung ortssituativ: versetzt, einseitig, zweiseitig usw. • Hohe Artenvielfalt, jede Reihe in einer Art  • Freie Anordnung der Vegetationsflächen
Beläge • Begrünte Beläge wie Schotterrassen, Rasengitterstein • Asphalt	 • Möglichst grosse Entsiegelung anstreben • Entsiegelte Flächen begrünen
Austattung • Langbank (z.B. Typ Burri Landi, Holz) • Ortssituative Anwendung und Ergänzung durch weitere Elemente	 • Platzierung sowohl in Grünflächen wie auch auf Asphaltflächen möglich

4.5.2 Anwendungsbeispiele

Der Werkzeugkasten bietet eine hohe Flexibilität, da die Strassentypologien sehr unterschiedlich sind. Die folgenden, nicht verorteten Anwendungsprinzipien zeigen exemplarisch den Umgang mit unterschiedlichen Voraussetzungen. Im Rahmen der konkreten Projektierung ist auf eine jeweils hohe spezifische Qualität zu achten. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen - insbesondere die verkehrlichen Aspekte - sind dabei zu berücksichtigen und einzuhalten. Jedoch sind innerhalb von diesen die stadträumlichen Potenziale auszuloten. Eine Verlagerung gewisser Verkehrsfunktionen in angrenzende Strassenräume ist dabei zu prüfen.

Anordnung Grünflächen situativ

Anordnung und Ausdehnung ortssituativ. Bedingt durch verkehrstechnische Rahmenbedingungen. Hier: «springend» und sehr dicht.

Parkplätze zwischen Grünflächen

Anordnung der Parkplätze ändern: Anstatt lange Reihen an Parkplätzen, die Parkplatzzflächen versetzt zwischen begrünten Flächen platzieren. Lange Parkierungsreihen mit Baumpflanzungen unterbrechen.

Förderungen Massnahmen auf Privat/Halbprivatgrund

Entsiegelung von angrenzenden Parkplätzen, überbreite Parkplätze verkleinern zur Verringerung der Fahrbahnbreite.

Fahrbahnbreite je nach Rahmenbedingungen

Teilweise enge Fahrbahnbreite möglich, je nach verkehrstechnischen Rahmenbedingungen.

Förderungen von Entsiegelung im Strassenraum

Blaue Parkplätze mit Rasengitterstein.

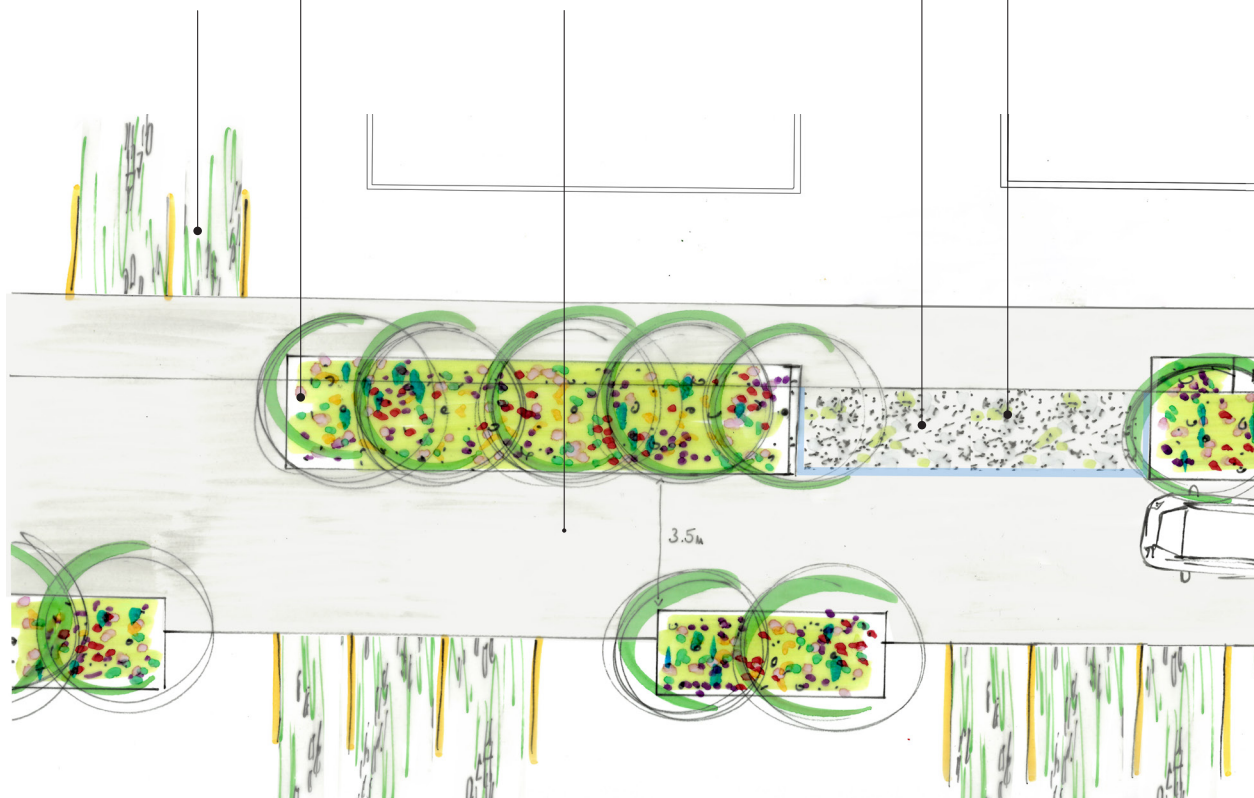


Abb. 21 | Anwendungsbeispiel



Abb. 22 | Referenzbilder

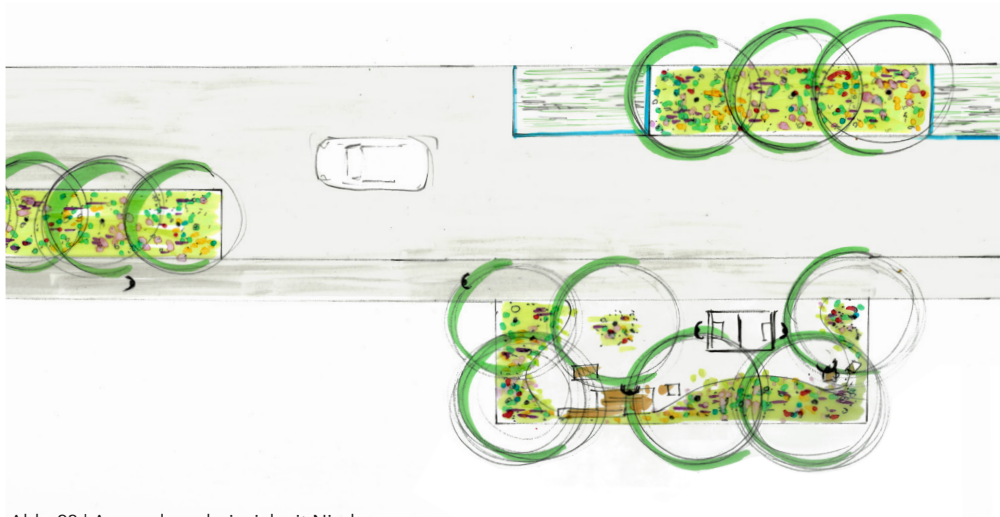


Abb. 23 | Anwendungsbeispiel mit Nischen

Platz für gesundes Wachstum der Baumkronen

0.5 bis 1m Abstand in der Strassenraum-breite einbeziehen.

Förderung Entsiegelung im Strassenraum: Entsiegelung Ausweichflächen

Kreuzungsmänöver PW-PW über entsiegelte Flächen ermöglichen.

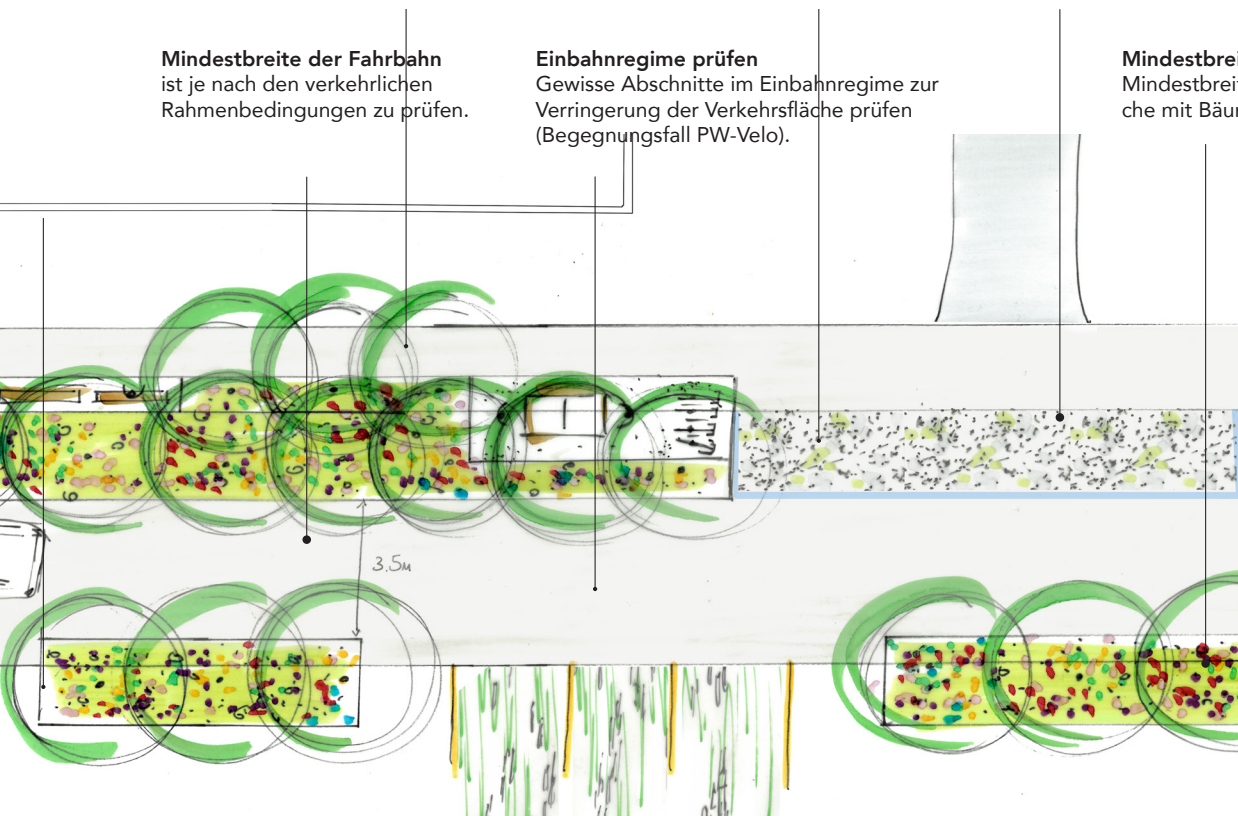
Grosszügige Entsiegelung des Strassenraums

Entsiegelung der Zufahrtsbereiche, die nicht Teil der erforderlichen asphaltieren Mindestverkehrsfläche sind, zu prüfen.

Mindestbreite der Fahrbahn
ist je nach den verkehrlichen Rahmenbedingungen zu prüfen.

Einbahnregime prüfen
Gewisse Abschnitte im Einbahnregime zur Verringerung der Verkehrsfläche prüfen (Begegnungsfall PW-Velo).

Mindestbreite Vegetationsfläche
Mindestbreite der Vegetationsfläche mit Bäumen: 1.5m.

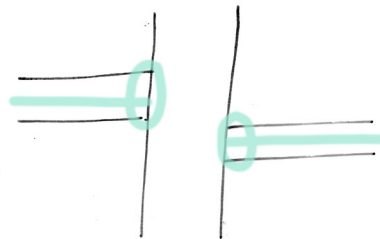


4.6 Knoten

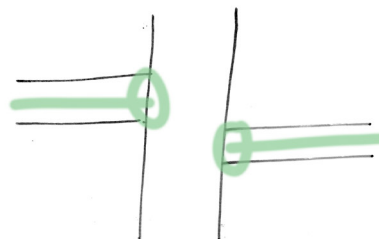
Die vorliegende Strategie teilt die Strassen von Wallisellen in drei Kategorien ein. Knoten sind potentielle Übergänge zwischen Strassen dieser unterschiedlichen Kategorien, weshalb die Regelung der Hierarchie an den Knoten von Bedeutung ist. Grundsätzlich haben Stadtachsen in ihrem Erscheinungsbild Vorrang vor Erholungsrouten, da sie als Hauptverkehrswege wichtige Erschliessungsfunktionen wahrnehmen. Erholungsrouten überlagern das Quartiernetz, da sie als Freizeit- und Erholungsrouten eine wichtige Funktion für die Lebensqualität der Bewohnenden erfüllen.

An Knotenpunkten, an denen unterschiedliche Strassenkategorien aufeinandertreffen, ist jeweils ein sorgfältiger Abschluss der in der Hierarchie tiefer klassifizierten Strassenkategorie erforderlich. Dies gewährleistet eine klare Orientierung. Bei einem Aufeinandertreffen von identischen Strassenkategorien ist ein fließender Übergang zu gewährleisten. An einem Knoten mit zwei oder mehreren Quartierstrassen ist eine durchgängige Gestaltung erwünscht, aber nicht zwingend erforderlich.

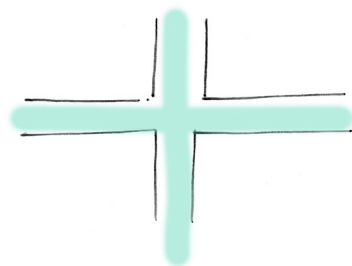
Erholungsroute - Stadtachse



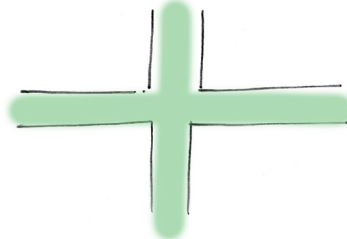
Quartiernetz - Stadtachse



Erholungsroute - Erholungsroute



Quartiernetz - Quartiernetz



Erholungsroute - Quartiernetz

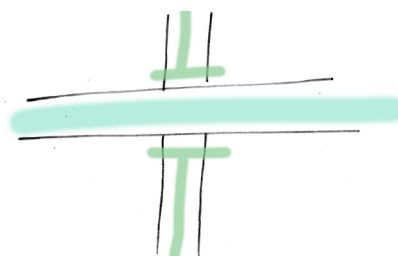


Abb. 24 | Knotenhierarchie

5. Plätze

5.1 Ziele

Der Bedarf an öffentlichen multifunktionalen Räumen wächst. Hierbei spielen insbesondere Aufenthalts-, Zusammenkunfts-, Bewegungs- und Spielangebote eine tragende Rolle. Die Förderung von Begegnungen in öffentlichen Räumen hat einen erheblichen Einfluss auf das gesellschaftliche Zusammenleben in Quartieren und die Schaffung von Identifikationsorten ist von grosser Bedeutung für das Gemeinschaftsgefühl.

Daher sollten Plätze zu qualitativ hochwertigen Aufenthaltsräumen weiterentwickelt werden. Wichtige Alltagsorte sollten vernetzt und erlebnisreich gestaltet werden, um das Potential dieser Räume voll auszuschöpfen.

Bei der Gestaltung des Stadtraums ist es von grosser Bedeutung, den lokalen Kontext zu und den Bezug zum Strassenraum als wichtige Vernetzung zu berücksichtigen. Eine zentrale Frage dabei ist auch die Zugänglichkeit und Qualität der öffentlichen Räume, die massgeblich zum Wohlbefinden und zur Lebensqualität der Bevölkerung beitragen.

Gestaltung

- Situative Gestaltung je nach Historie, Nutzungen etc. entwickeln
- Hohe Lebensqualität in allen Quartieren von Wallisellen fördern
- Barrierefreie Zugänglichkeit für alle sicherstellen
- Angemessene Dimensionen, Formen und Elemente verwenden, die die repräsentative Eingliederung der Fläche verdeutlichen und öffentliche Nutzungen ermöglichen

Nutzung

- Hohe Nutzungsqualität anstreben
- Belebung und Begegnung - auch im Rahmen von Festen - fördern
- Beispielbarkeit fördern
- Nutzungsvielfalt und -überlagerung gewährleisten
- Vorzonen und EG-Nutzungen einbeziehen
- Partizipative Verfahren, Test- und Zwischennutzungen anstossen
- Fussverkehr fördern, Befreiung vom MIV prüfen

Ökologie

- Stadtklimatische Aufwertung der Platzräume, Mikroklima positiv beeinflussen
- Plätze wassersensibel gestalten
- Möglichst hoher Anteil an Grünflächen und -volumen anstreben
- Hohe Biodiversität anstreben

Wirtschaftlichkeit

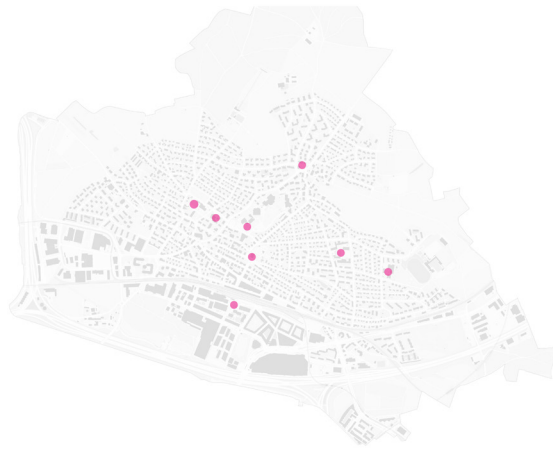
- Robustheit der Infrastruktur und Gestaltung sicherstellen
- Anforderungen des Werkleitungsunterhalts beachten
- Innovation in der Gestaltungs- und Materialisierungsebene fördern
- Über koordiniertes Planen und Bauen Synergien zu anderen Bedürfnissen im öffentlichen Raum sicherstellen (Werkleitungen, etc.)

5.2 Kategorisierung

Die Plätze werden in Abhängigkeit ihrer Massstäblichkeit, ihres Öffentlichkeitsgrades und ihrer Funktion wie folgt unterteilt:

- Öffentliche Plätze
- Arealplätze
- Mikroplätze

Öffentliche Plätze



Arealplätze



Mikroplätze



Abb. 25 | Systematik Plätze

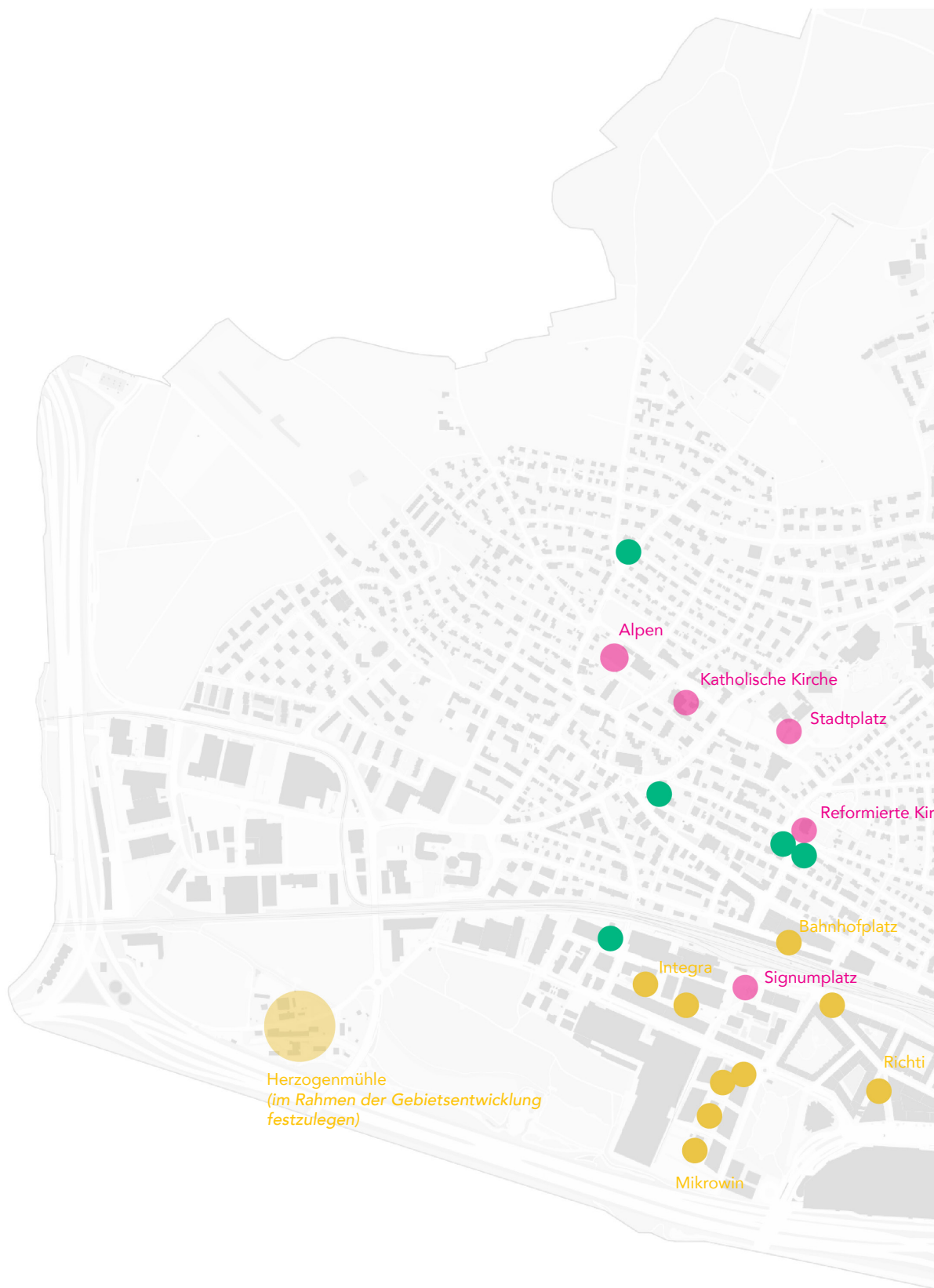
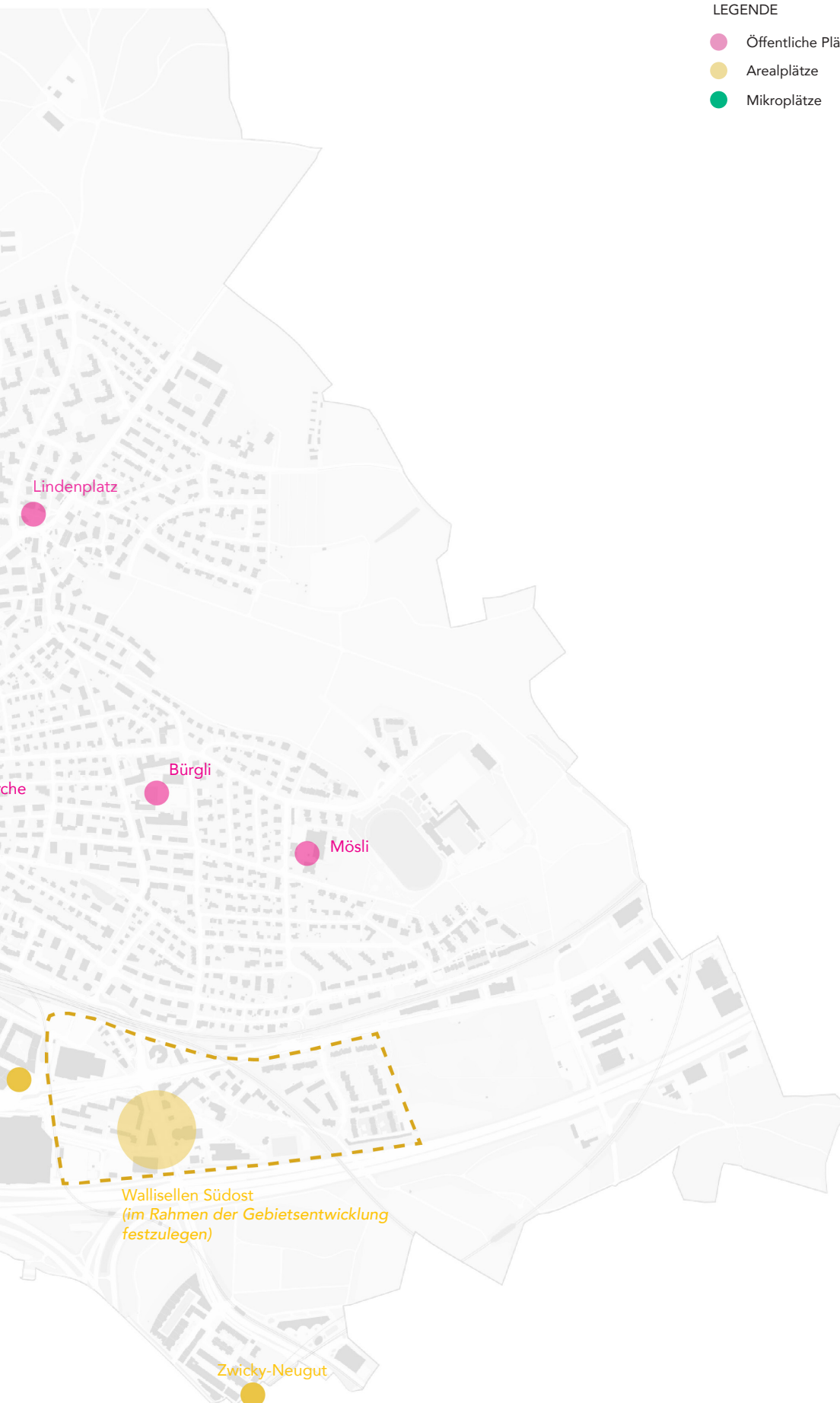


Abb. 26 | Gesamtsystematik Plätze

LEGENDE

- Öffentliche Plätze
- Arealplätze
- Mikroplätze



5.3 Öffentliche Plätze

Öffentliche Plätze wie der Platz vor dem Stadthaus, Schul-, Kirchen- und Bahnhofplätze erfüllen unterschiedliche Funktionen und haben ihre eigene spezifische Gestaltung und Identität. Die Strategie zeigt für diese Kategorie daher nur übergeordnete Ziele auf. Während die Quantität dieser Plätze als angemessen beurteilt wird, scheinen die atmosphärischen Qualitäten, die Nutzungspotentiale und ökologische Infrastruktur einzelner Orte nicht ausgeschöpft.

Spezifische Ziele für öffentliche Plätze

- Synergien zwischen den unterschiedlichen Funktionen der öffentlichen Plätze suchen
- Multifunktionalität und Angebotsvielfalt anstreben
- Hierarchien innerhalb der öffentlichen Plätze verdeutlichen

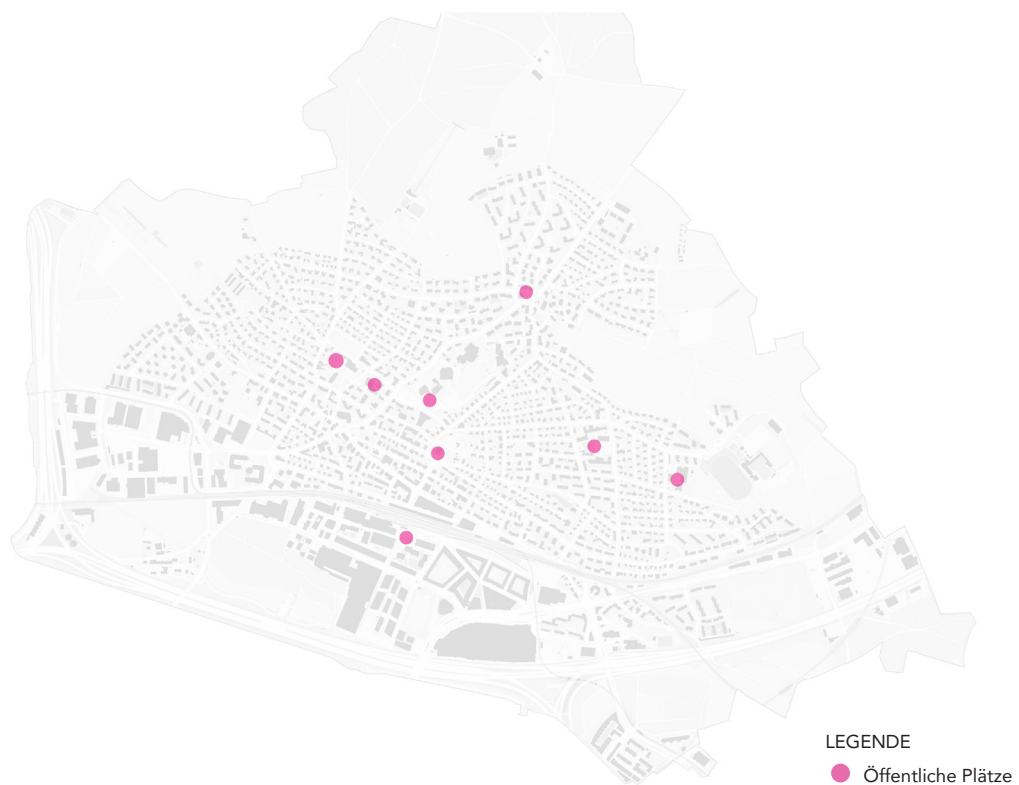


Abb. 27 | Öffentliche Plätze

5.4 Arealplätze

Arealplätze entstehen bzw. entstanden in der Regel im Rahmen von privat initiierten und finanzierten Arealentwicklungen. Die Plätze oder platzartigen Strassenräume befinden sich meist in Privatbesitz und weisen in der Regel eine arealbezogene Gestaltung auf. Die Rolle der Stadt beschränkt sich auf das beratende und hoheitliche Mitwirken in der Projektentwicklung und allenfalls an der Bewirtschaftung, wenn private Flächen über Dienstbarkeiten der Nutzung durch die Öffentlichkeit zugeführt wurden. Arealplätze können das städtische Leben ergänzen und bereichern. Häufig weisen sie Potenziale bezüglich Nutzungsangeboten bzw. öffentliche/halböffentliche Bepflanzungen auf.

Spezifische Ziele für Arealplätze

- Bei neu entstehenden Plätzen: Öffentlichkeitsgrad klären/sichern, Spezifische Zielvorgaben mit Eigentümer:innen erarbeiten und umsetzen etc. Orientierung der Gestaltung an einer öffentlichen Ausstrahlung.
- Bei bestehenden Plätzen: Belebung und Aktivierung mit öffentlichen Aktionen und Anlässen fördern, Grundeigentümer:innen hinsichtlich möglicher Aufwertungsmassnahmen beraten.

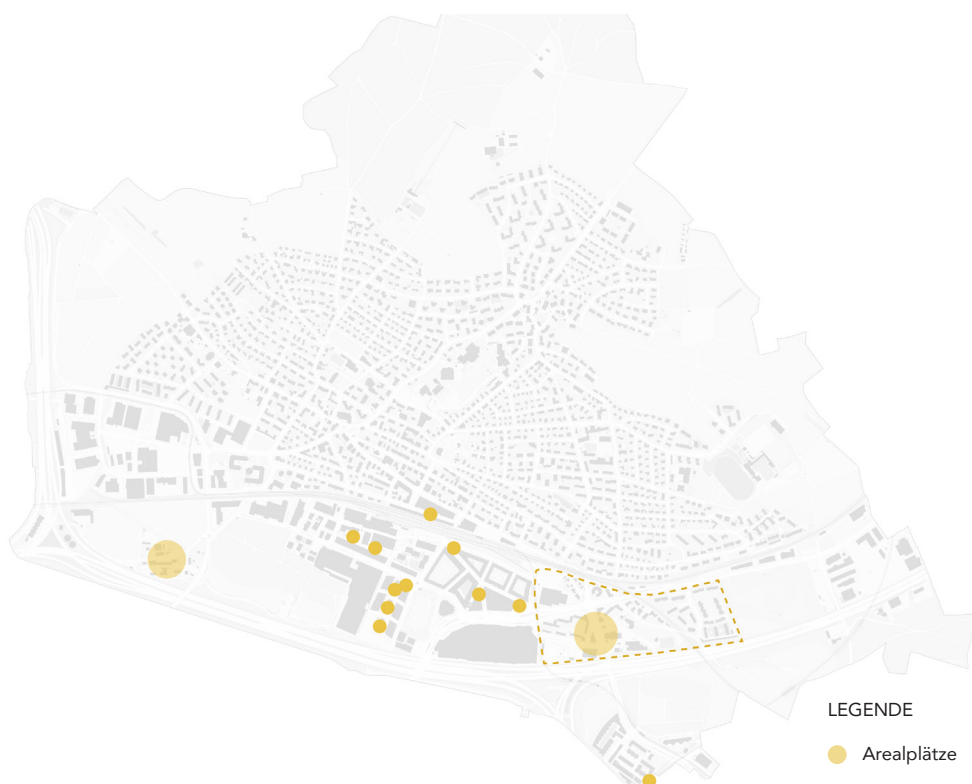


Abb. 28 | Arealplätze

5.5 Mikroplätze

Mikroplätze sind bestehende kleine Begegnungsorte, welche wichtige Bestandteile der Erholungsqualität in Wallisellen sind. Bereits heute sind die Mikroplätze mit Aufenthaltsangeboten versehen, überwiegend in Form von Sitzmöglichkeiten mit charakteristischen Bäumen an Strassenecken, Kreuzungsbereichen, Vorzonen von Gebäuden oder Verkehrsinseln. Die Mikroplätze stehen im direkten Bezug zum Strassenraum und weisen eine individuelle Gestaltungssprache und Atmosphäre auf.

Eine weitere Aufwertung der wenigen bestehenden Mikroplätzen, die sich häufig in prominenter Lage (wie z.B. an dem Kreuzplatz) befinden, soll einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der nachbarschaftlichen sowie gewerbenahen Freiraumqualität leisten. An ihrer individuellen Gestaltung soll nicht gerüttelt werden. Vielmehr gilt es, die vorhandenen Qualitäten durch die Anreicherung des Nutzungsspektrums, einer Diversifizierung der Vegetation und einer Schärfung der Gestaltung zu stärken.

Spezifische Ziele für Mikroplätze

- Kleine Begegnungsorte schaffen
- Kurze Aufenthalte zwischen grösseren Erholungsflächen ermöglichen
- Wohnungsnahe und gewerbenahe Trittsteine mit Aufenthaltsqualität anbieten

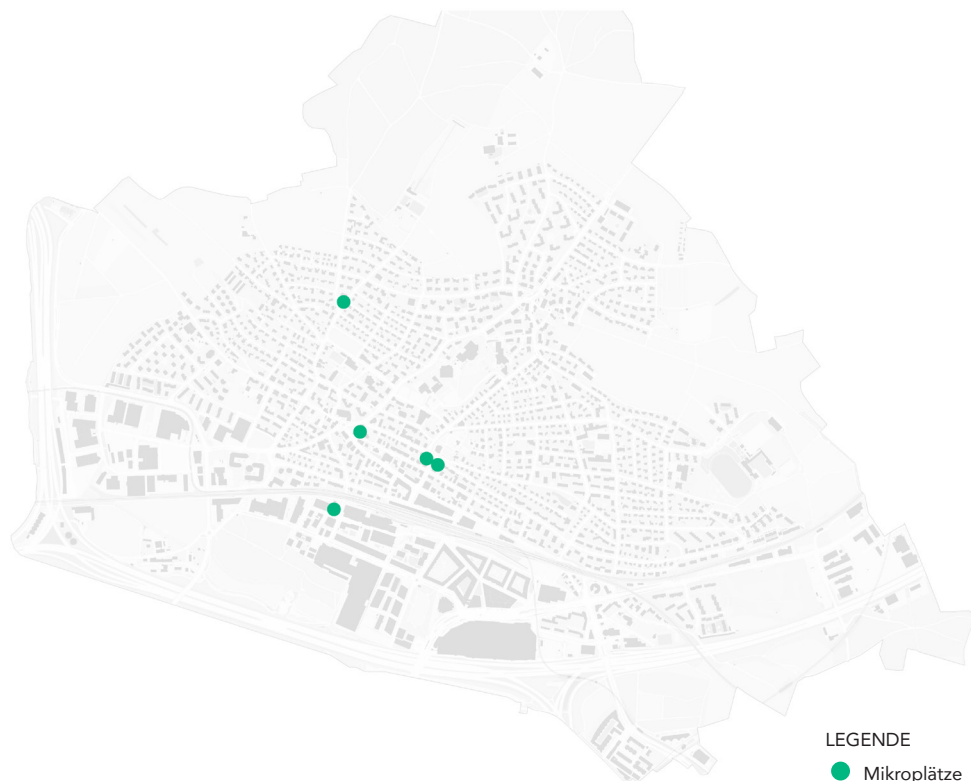


Abb. 29 | Mikroplätze

6. Ausblick

Die Strategie «Strassen und Plätze» stellt ein flexibles Instrument für die langfristige Entwicklung der öffentlichen Räume im Siedlungsgebiet Wallisellens dar. Die Umsetzung ist eine Generationenaufgabe. Damit die Strategie möglichst rasch erste Mehrwerte für die Bevölkerung erzielt, sind folgende Aspekte von Bedeutung:

«Entwicklungen anstossen»

Der Fokus der Planung und der Umsetzung erster Projekte wird auf die Erholungsrouten mit Aktivierung der Nischen gelegt. Zur Gewährleistung der Durchgängigkeit zwischen «Grünem Ring» und Siedlungsgebiet sind die jeweiligen Achsen in gesamter Länge zu projektieren. Die Umsetzung orientiert sich an den finanziellen Möglichkeiten und den möglichen Synergien zu weiteren Bedürfnissen an den öffentlichen Raum, was allenfalls eine Etappierung erforderlich macht. Unabhängig davon kann die gezielte Aufwertung der bestehenden Mikroplätze im Sinne von schnellen Gewinnen vorangetrieben werden. Diese effektiven Massnahmen tragen dazu bei, die Lebensqualität in den Quartieren sofort zu verbessern und die Akzeptanz für die Gesamtentwicklung zu steigern. Auch kann der Bevölkerung der Mehrwert einer qualitätsvollen Entwicklung von Strassen und Plätzen direkt aufgezeigt werden. Die Strategie wird somit rasch im Stadtraum punktuell spürbar.

«Entwicklungen (wo möglich) beeinflussen»

Die Auslöser für die Entwicklung von Stadtachsen, von öffentlichen Plätzen und von Arealplätzen können sehr unterschiedlich sein. Da die Auslösung der Projekte in der Regel durch

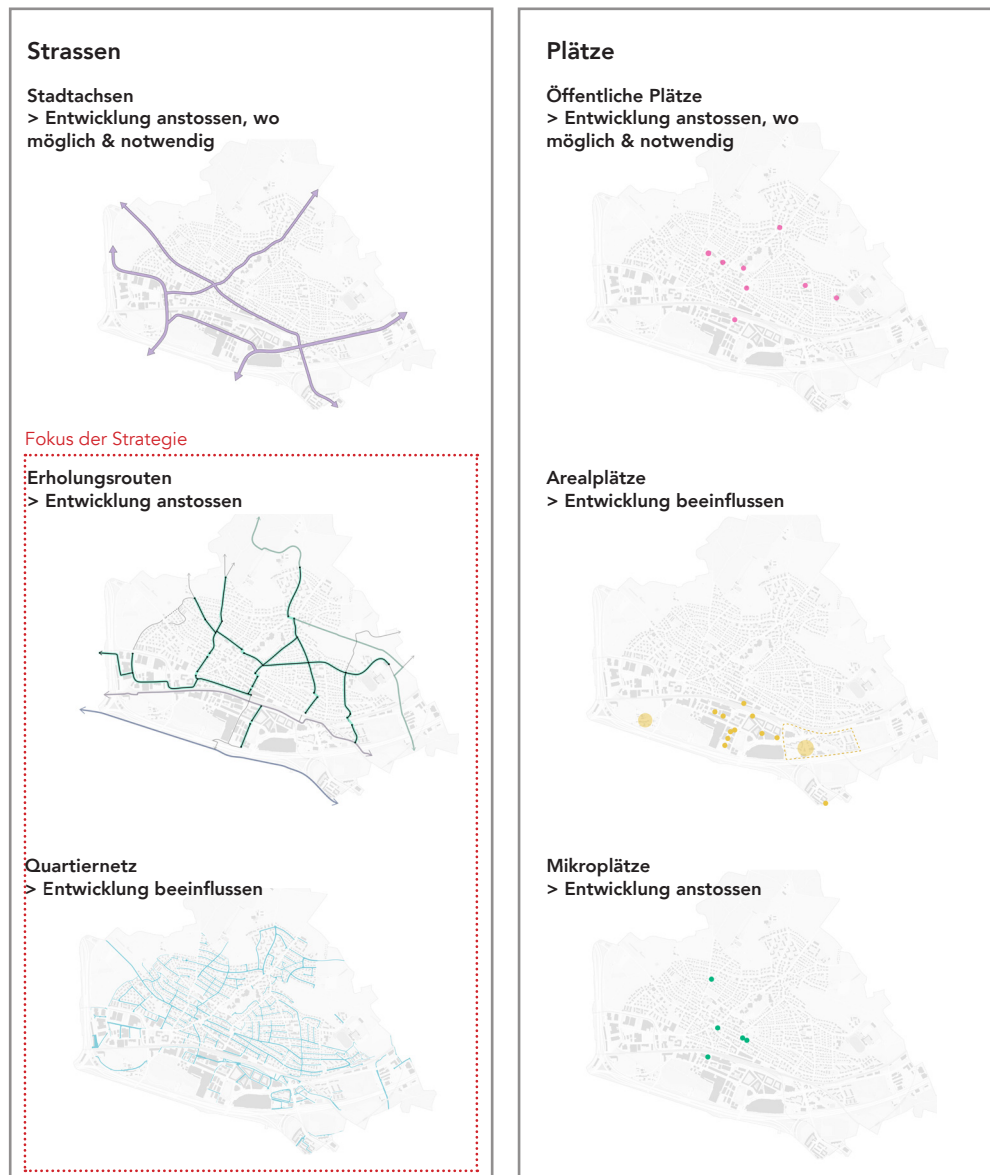


Abb. 30 | Gesamtsystematik

Dritte erfolgt, ist eine Priorisierung im Rahmen dieser Strategie nicht sinnvoll. Vielmehr gilt es, extern angestossene Entwicklungen im Sinne der formulierten Ziele zu beeinflussen. Die Umgestaltung des Quartiernetzes und deren Nischen erfolgt im Rahmen der ordentlichen Werterhaltung und den Werkleitungsbedürfnissen. Es ist entscheidend, die ersten Projekte im Quartiernetz sehr sorgfältig als Best-Practice-Beispiele zu entwickeln, um die angestrebte Qualität von Beginn an zu gewährleisten.

Die Nutzung von Synergien für die Umgestaltung der Strassenräume ist sowohl aus wirtschaftlicher wie auch ökologischer Sicht sehr sinnvoll. Ausserdem sind Synergien zwischen unterschiedlichen Projektauslösern herzustellen. Diese können sein:

- Notwendige Sanierungsarbeiten
- Werkleitungsarbeiten / Energiekonzept
- Verkehrliche Massnahmen z.B. im Rahmen der T30 Umsetzung
- Gebietsentwicklungen
- ...

Die genannten Entwicklungen in den Kategorien Erholungsrouten/Mikroplätze und ein erstes Projekt zur Umgestaltung des Quartiernetzes sollen in der Projektorganisation der Entwicklung der Strategie abgewickelt werden. Die Projektsteuerung setzt sich demnach aus den Ressortvorsteher:innen von Tiefbau + Landschaft (Vorsitz), Hochbau + Planung und Bevölkerung + Sicherheit zusammen. Im Projektteam sind unter Federführung von Tiefbau + Landschaft die jeweiligen Abteilungen vertreten – ergänzt durch die Abteilung Gesellschaft. So wird das vorhandene breite Wissen bestmöglich genutzt und es können wertvolle Hinweise für die Weiterentwicklung, bzw. Vertiefung der Strategie (z.B. Festlegung von Ausstattungselementen, Signalistik, Beleuchtung, etc.) gesammelt werden, die in regelmässigen Zeitabständen erfolgen muss.

Ebenfalls kann im Rahmen der ersten Projekte die Zusammensetzung der jeweils geeigneten Projektorganisation und der Art der Projektabwicklung dieser für Wallisellen neuartigen Projekte im öffentlichen Raum getestet werden. So wird die Zusammenstellung eines externen Planungsteams erforderlich sein. Ingenieur- und Landschaftsarchitekturleistungen sind gleichermassen erforderlich. Die stadtinterne Zusammensetzung der Projektteams gilt es zu verifizieren, um den Ressourcenbedarf abschätzen zu können. Das gilt gleichermassen für die beteiligten Partner, wie die werke versorgung wallisellen ag und weitere. Die Veränderung der Oberflächen erfordert eine Auflage der Projekte nach kantonalem Strassengesetz mit entsprechenden zusätzlichen Schritten im Planungsprozess (Mitwirkung, öffentliche Auflage etc.).

7. Abbildungs- und Quellenverzeichnis

Abb. 1	Geschichtliche Entwicklung von Wallisellen von 1880 - 2012 (Quelle: Swisstopo 2023)	Seite 6
Abb. 2	Strassennetz	Seite 7
Abb. 3	Enge Wohngasse Säntisstrasse 1960 und MIV-orientierte Schwarzackerstrasse 1985 (Quelle: Fotoarchiv Gemeinde Wallisellen, 2023)	Seite 7
Abb. 4	Topografie (Quelle: Swisstopo 2023)	Seite 8
Abb. 5	Grüner Ring	Seite 9
Abb. 6	Dynamik der Landschaft	Seite 9
Abb. 7	Landschaft: Wegbeziehung	Seite 10
Abb. 8	Fläche und Netz	Seite 11
Abb. 9	Soziale Orten	Seite 11
Abb. 10	Gesamtsystematik Strassen & Plätze	Seite 12
Abb. 11	Systematik Strassen	Seite 14
Abb. 12	Gesamtsystematik Strassen	Seite 16
Abb. 13	Stadtachsen	Seite 17
Abb. 14	Erholungsrouten	Seite 18
Abb. 15	Visualisierung Prinzip Erholungsrouten	Seite 20
Abb. 16	Anwendungsbeispiel	Seite 22
Abb. 17	Referenzbilder	Seite 22
Abb. 18	Anwendungsbeispiel mit Nischen	Seite 23
Abb. 19	Quartiernetz	Seite 24
Abb. 20	Visualisierung Prinzip Quartiernetz	Seite 25
Abb. 21	Anwendungsbeispiel Quartiernetz	Seite 28
Abb. 22	Referenzbilder	Seite 28
Abb. 23	Anwendungsbeispiel Quartiernetz mit Nischen	Seite 29
Abb. 24	Knotenhierarchie	Seite 30
Abb. 25	Systematik Plätze	Seite 32
Abb. 26	Gesamtsystematik Plätze	Seite 34
Abb. 27	Öffentliche Plätze	Seite 36
Abb. 28	Arealplätze	Seite 37
Abb. 29	Mikroplätze	Seite 38
Abb. 30	Gesamtsystematik Strassen und Plätze	Seite 37

The background of the page is divided into two main color sections: a large yellow area on the left and a blue area on the right, separated by a diagonal line running from the top right towards the bottom right.

Stadt Wallisellen
Präsidiales
Stadtratskanzlei
Zentralstrasse 9
Postfach
8304 Wallisellen

Telefon 044 832 61 11
info@wallisellen.ch

www.wallisellen.ch